

MOZGÁSBAN



XLIX. ÉVFOLYAM, 2017.

IV. SZÁM

Fotó: Albert Tibor

TOP 10 VILLAMOSREMÍZEK

NON-STOP ÉTTEREM

50 ÉVES A BKV!



EZ VOLT 2017

KIHÍVÁSOK ÉS EREDMÉNYEK

MINDEN SEGÍTSÉG SZÁMÍT!



Legtöbbször az életünk során különféle, egymástól nagyon eltérő munkaterületeken is ki szeretnénk próbálni magunkat. Azonban ahhoz, hogy a jól ismert, megszokott világunkat egy teljesen ismeretlenre cseréljük, nagy bátorság kell. Szerencsére vannak kiskapuk, amelyek ismeretével különösebb rizikó nélkül lehetünk „egyszerre két helyen is”: Társaságunknál például bármelyik kollégánk lehet akár egyszerre könyvelő és autóbusz- vagy trolibuszvezető is.

A másodállás – asszonyneven belső besegítő – lehetősége mindig is létezett a BKV-nál. Jelenleg is 130 kollégánk dolgozik ebben a felállásban, autóbuszvezetőként. Az ő közreműködésükkel megközelítőleg 20 fő főállású kolléga munkáját sikerül kiváltani havonta. Az M3-as buszpótlás miatt azonban még több buszsofőrre van szükség a zavartalan utasforgalom lebonyolításához, ezért folyamatosan keressük az utánpótlást járművezetők közül és járművezető-tanulókból egyaránt.

A külső munkaerőfelvétel mellett komoly segítséget jelent, ha minél többen jelentkeznek járművezetőnek belső besegítőként is. Társaságunknál ugyanis sok kolléga rendelkezik „C” kategóriás jogosítvánnyal, ami elengedhetetlen feltétele annak, hogy valakiből belső besegítőként autóbuszvezető lehessen.

Az elhatározás megszületését követően jelezni kell a munkáltatónál a besegítői szándékot. Ha a munkáltató engedélyezi, ki kell választani, hogy az ATÜI 5 Divíziójából melyik az, ahol szeretne tevékenykedni, majd jelentkeznie kell az illetékes terület szolgálatvezetőjénél. A leendő besegítővel – attól függően, hogy milyen jogosítványt szeretne – a „D” kategóriás és GKI

sénél figyelembe veszik a jelentkezők munkabeosztását, így az oktatásra sor kerülhet akár hétvégeken vagy az esti órákban is. Az elméleti képzés valamelyik telephelyen történik, várhatóan úgy, hogy az azonos munkabeosztásúak kerülnek egy csoportba, a gyakorlati oktatás viszont már a választott divízióban zajlik. Minden képzés hatósági vizsgával zárul, és ha az sikeres, már meg is van a „D” kategóriás jogosítvány!

Most már csak két akadályt kell legyőzni: az egyik a GKI tanfolyam. Ez szintén hétvégi, vagy esti elfoglaltságot jelent, csak a vizsgák vannak minden esetben szerdán és csütörtökön, a másik a módszerátadás, amelyen a jelentkező megtanulja a FUTÁR kezelését, a munkalapkitöltést, a vonalakat, és mindent ahhoz, hogy jól képzett járművezető váljon belőle.

Belső besegítőként a munkaszerződésben vállalt óraszámot kell havonta ledolgozni; a munkarendet lehetőleg előre, és közösen alakítja ki a főállású munkafoglaltsága ismeretében a buszos munkáltató.

Kedves Kolléga, ha még a szabadidődöt is velünk töltenéd, jelentkezsz besegítő járművezetőnek!

**Közös cél, közös érdek, mindenki nyer.
Új szakmája lehet, több marad a pénztárcában, és Társaságunk is jól jár – saját elkötelezett kollégáink ülnek a volán mögött!**

képzésre együtt 1.000 órás, GKI képzésre 500 órás tanulmányi szerződést köt a Társaság, így az igencsak költséges képzés ingyenesé válik számára.

A GKI képzés kb. 2 hónapig, a „D”-s képzés kb. 6 hónapig tart.

A buszvezetővé válás első lépéseként érdekes a PÁV II, azaz a pályalkalmassági vizsga megszerzésével kezdeni a képzések és vizsgák sorát, hiszen aki ezen elbukik, az nem dolgozhat a személyszállításban; ezt követi egy orvosi alkalmassági vizsgát, amelyen szintén mindenkinek át kell esni. A képzések szervezé-

Kedves Kolléga, kedves Olvasó!

A Mozgásban magazin téli számát tartja épp a kezében, amelynek témaválasztásaival is igyekeztünk az előttünk álló évszakra, annak szépségeire és nehézségeire koncentrálni.

Év végén akarva, akaratlanul is értékeljük, mi minden történt az elmúlt hónapokban – erre kértük most a BKV menedzsmentjét is, akik egyben kicsit a jövőbe is tekintettek. Bolla Tibor elnöke vezérigazgató külön köszönetét is kifejezte a munkavállalók felé az M3 felújítás előkészítő munkálatai kapcsán, amely munkálatokról szintén részletesen beszámolunk.

Továbbra is fontos témánk, hogy Társaságunk belső besegítőket keres autóbusz- illetve trolibuszvezetőnek. Ne habozzon jelentkezni, ha érdekesnek tűnik a lehetőség! Megszokott rovatainkban pedig ismét szállítjuk a híreket külföldről és belföldről egyaránt, BKV-s szakértőink, a Forgalmbiztonsági és Üzemeltetési Szolgálat tanácsainak megfogadásával elkerülhetik a téli utak megváltozott viszonyaival kézen fogva járó veszélyeket és baleseteket.

Komoly ünnepségsorozatra készülünk, jövőre lesz ugyanis 50 éves a BKV! Történelmi rovatunkban is ezt dolgozzuk fel, de pályázati felhívásaink is a jubileumhoz kapcsolódnak. Én és a BKV – címmel várunk kisfilmeket, videoklipeket, amelyek bemutatják munkatársainknak és a kívülállóknak

a BKV-t, illetve ősszel rendezzük meg az immár 6. BKV-s Amatőr művészek kiállítását, amelynek részleteit a hátoldalon találja.

Érdekes kollégánk ezúttal Imre bácsi, aki idén márciusban töltötte be a 90. évét, és 1947 óta, azaz 70 éve megszokták nélkülül szakszervezeti tag.

TOP 10 rovatunk megírásához ezúttal a villamosremízek táján keresgélünk; kreatív oldalainkon madáretető készítéséhez adunk ötleteket, hátha valaki – látva a telephelyi etető körüli zsongást – kedvet kap, hogy saját háza táján is tollas vendégeket fogadjon; programajánlónk a hóról szól – reméljük, ezen a télen bőven lesz részünk hóesésben, szánkózásban, nevetésben; szubjektív ajánlóból megtudhatják, mit javasolnak a hideg téli napokra, estére a magazin munkatársai.

BKV-nak szeretettel rovatunkkal minden évben csupán egy alkalommal találkozhat, a karácsony előtti számban: az ügyfélszolgálathoz egész évben beérkezett dicséretekből válogatunk ilyenkor. Ezzel is szeretnénk a Mozgásban magazin szerkesztősége nevében áldott, békés karácsonyi ünnepeket és boldog új évet kívánni minden kedves olvasónak!

Fodor Zsanett

TARTALOM

Hírek	4-7
Ez volt 2017.....	8-11
Felújítás	12-13
Közlekedésbiztonság	14
Pályázati felhívás.....	15
Naptár	16-17
50 éves a BKV!	18-20

A különleges 70-es.....	21
A BKV-nak szeretettel	22-23
TOP 10	24-25
Programajánló	26-27
Barkács.....	28-29
Pszichológia	30
Hirdetés.....	31

NFM: ELLENŐRÍZTÉK A JÁRMŰVEK TÉLI FELKÉSZÍTÉSÉT A HATÓSÁGOK

Összehangolt akcióban ellenőrizték a közlekedési hatóságok a személyautók és az autóbuszok megfelelő felkészítettségét a téli időjárási körülményekre 2017. november 8. és 10. között. Emlékeztettek arra, hogy az őszi-téli időszakban megváltozó út- és látási viszonyokhoz minden közlekedőnek alkalmazkodnia kell. Csúszós, havas úton a fékút hosszabb, ezért a gumiabroncsok állapota döntően befolyásolja a járművek menetstabilitását. A közlekedési hatóságként eljáró NFM és a kormányhivatalok munkatársai a személygépkocsik esetében azt vizsgálták, hogy a gumi megfelel-e az időszaknak, továbbá az abroncs műszaki állapotát, méret- és típusazonosságát. Ugyanakkor a fagyálló folyadék szintjét és fagyáspontját, az ablaktörlő lapátokat, az ablakmosó-, világító- és jelzőberendezéseket is ellenőrizték. A buszok esetében az ülések és a biztonsági övek rögzítését, utóbbiak működőképességét, illetve a baleseti mentést szolgáló eszközök, például a tűzoltó készülékek, ablaktörlő kapácsok meglétét, az ajtók vésznyitó szerkezeteit is ellenőrizték.



Hírek itthonról

e-ticket

ELEKTRONIKUS JEGYRENDSZER DEBRECENBEN Az országban elsőként a debreceni közösségi közlekedésben vezet be az elektronikus jegyrendszert. Az új típusú, elektronikus személyi igazolvánnyal rendelkező utasok és a diákok novembertől a havidíj befizetésével már bérletként használhatják okmányukat a DKV Debreceni Közlekedési Zrt. valamennyi villamos-, autóbusz- és trolibuszjáratán. Az új jegyrendszer olyan elektronikus személyi igazolványon alapul, amely chippel van ellátva, lehetővé téve az e-aláírást, az ügyfélkapuba belépést, valamint tartalmazza a társadalombiztosítási és adóadatokat. Nagy Attila, a DKV Zrt. vezérigazgatója szerint az utasok a vásárláskor mindössze egy nyugtát kapnak, papír alapú bérletet nem. A nyugta tartalmazza az utazási jogosultság időtartamát, valamint az utazáshoz használható okmány számát is, amit átvételkor érdemes ellenőrizni. Ezzel egy időben a jegyellenőrzés is elektronikussá válik. Az utas az elektronikus személyi igazolványát egy erre a célra kialakított, az ellenőröknek található speciális okostelefonhoz érintve tudja igazolni utazásának érvényességét. Diákok esetében a diákigazolvány lesz az elektronikus bérlet alapja, az azonosítást a vonalkód alapján végzik. A rendszer nem csak bérlet vásárlására nyújt lehetőséget. Ezen az elven vehetik meg akár a városba érkező turisták is a napi-, a háromnapos és a hétnapos jegyet a DKV Zrt. járataira - magyarázta a vezérigazgató. Az első „virtuális” bérletet október 28-tól vásárolhatták meg. A DKV szerint már több mint 50 ezer embernek, vagyis a lakosság negyedének van már elektronikus személyi igazolványa, tanítási időszakban pedig átlagosan 19 ezer diák vásárol tanulóbérletet. Ezzel könnyebbé válik a bérletvásárlás és kényelmesebbé az utazás. A közlekedési társaság várhatóan év végéig bevezeti az internetes felületen történő vásárlás lehetőségét.

TÉRÍTÉS NÉLKÜLI MUNKÁSSZÁLLÁS

Társaságunk Vezetése és a Központi Üzemi Tanács közösen döntött a társasági munkásszállókon történő elhelyezés kedvező irányú megváltoztatásáról. A változások 2017. október 1-jétől léptek hatályba, a részletszabályokat a vonatkozó vezérigazgatói utasítás tartalmazza majd:

- A munkásszállón történő többágyas elhelyezés térítés nélküli igénybevételét biztosítja Társaságunk azon hiányszakmákban dolgozó jelenlegi, illetve jövőbeni munkavállalóink (jelenleg hiányszakma: járművezetők, szakmunkások, mérnökök) számára, akik megfelelnek a személyi jövedelemadóról szóló törvényben foglalt feltételeknek (tehát nincs budapesti lakcímük) legkésőbb 2019. december 31. napjáig. Ezt követően a térítéses díjakra a nem hiányszakmákban dolgozó munkavállalóira meghatározott díj lesz az irányadó. Egyágyas elhelyezésért a hiányszakmában dolgozó munkavállalók is díjat fizetnek (30.000.- Ft/fő/hó). Az elhelyezésnél prioritást élveznek a járművezetők, őket követik az egyéb hiányszakmában dolgozók.
- A nem hiányszakmában dolgozó munkavállalók csökkentett térítési díjjal (1 ágyas elhelyezésnél 30.000.- Ft/fő/hónap, 2 ágyas elhelyezésnél 20.000.- Ft/fő/hónap, 3 ágyas elhelyezésnél 10.000.- Ft/fő/hónap) vehetik igénybe a szolgáltatást.
- A díjakat minden év február 28. napjáig felülvizsgálja a KÜT és a Társaság Vezetése, ez az esetleges inflációkövetés a Kollektív Szerződés szerint kerül megállapításra.
- Havi nettó 400.000.- Ft-os vagy azt meghaladó bér esetén munkásszállói elhelyezést csak az adott terület első számú vezetőjének írásbeli felterjesztését követő jogi és humánpolitikai igazgatói döntés után engedélyezhető.
- Egyéb részletszabályok a vezérigazgatói utasításban fognak megjelenni.

Kérdés esetén kérjük, hogy szíveskedjenek a Munkaügyi és Szociális Osztályt keresni.

ÉV VÉGÉIG LÁTOGATHATÓ NAGYSIKERŰ KERÉKNYOMOK KÜLFÖLDI KÖZLEKEDÉSI KITEKINTŐ KIÁLLÍTÁSUNK! Eddig több mint 12 ezren látogatták meg „Keréknymok” külföldi közlekedési kitekintő című kiállításunkat, amely 11 ország 15 városának 16 intézményével közösen foglalkozik a hazai és külföldi közösségi közlekedés szakmai hagyatékának és hagyományainak bemutatásával. A nagy sikerre való tekintettel úgy döntöttünk, hogy 2017. december 31-ig látogatható a számos közlekedési relikviát felvonultató tárlatunk. Ha kíváncsi, hogy milyen menüt rendelhetek egy korabeli angol vonaton, vagy hogyan nézett ki az első berlini villamos, akkor év végéig megtekintheti a BKV Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumában! A kiállítás magyarul és angolul is elérhető. Szeretettel várunk minden kedves kollégát!



HOSSZABB LESZ AZ 1-ES VILLAMOS VONALA A budapesti villamoshálózat fejlesztése keretében az Etele térig hosszabbítják meg az 1-es villamos vonalát. A fejlesztés eredményeként 2019 elejétől Budapest leghosszabb, számos fontos csomópontot átszelő villamosvonala újabb átszállásmentes kapcsolatot biztosít majd Kelenföld és Pest között. A projekt megvalósulását követően csökkenhet a környék autóforgalma, valamint javulhat a levegőminőség. Az új villamosvonal-szakasz részeként az Etele úton végig füvesített lesz a pálya. Az építkezés első ütemében november 12-étől a Fehérvári út irányába egyirányúsítják az Etele utat a Bártfai utca és a Fehérvári út között. A tényleges munkálatok november 13-án megkezdődtek, és a tervek szerint 2019 elején az Etele téri végállomáson szállhatnak át az 1-es villamosra a Kelenföldi pályaudvarra érkező vonatokkal, a Volánbusz helyközi buszjárataival, az M4-es metróval, valamint a budai fonódó villamoshálózat 19-es és 49-es járatával érkezők. A villamos új szakaszán hosszan fedett, korszerű utastájékoztatósi felületekkel ellátott megállók épülnek, a vágányok között pedig fákat ültetnek. Az Etele tér felől a peronok és a megállók is akadálymentesen megközelíthetők lesznek. A fejlesztés részeként az Etele parkban megújul a növényzet, az összes járófelület, a díszter, új szökőkút és a térrel párhuzamosan kétsávos kerékpárút épül.

ELKÉSZÜLT A BUDAPEST 2030 FEJLESZTÉSI TERV Elkészült a fejlesztési tervek és elképzelések tartalmazó Budapest 2030 elnevezésű dokumentum, így többé már nem zsákbamacska, hogy milyen fejlesztések lesznek Budapesten - mondta Szeneczy Balázs főpolgármester-helyettes. A mérnöki alapossággal elkészített hosszú távú koncepció iránytű a városban élőknek, a kerületi önkormányzatoknak, és a városba érkező potenciális befektetőknek - mondta. Alapvető fontosságúnak nevezte, hogy Budapest Főváros Önkormányzata kész tervekkel rendelkezik a város hosszú- és rövid távú fejlesztésére egyaránt, és kidolgozta a főváros egyedi adottságaira és kihívásaira választ adó kiemelt fejlesztési programokat. Kitért arra, hogy a stratégiában nagy hangsúlyt kapnak a különféle tömegközlekedési fejlesztések. Legnagyobb kihívásnak a 3-as metró megkezdett felújítását nevezte, ami Magyarország legforgalmasabb felszín alatti útvonala. A fővárosi buszflottát két éven belül teljesen lecserélik, a főváros villamoshálózata bővülni fog, és a következő két évben 60 új villamost szereznek be. A koncepcióban szó esik arról, hogy a Duna-partot szeretnék közelebb hozni a városban élőkhez, új sétányok, és kerékpáros útvonalak létesülhetnek majd. Az Árpád-híd és a Margit-híd között már elkészült, és meg fog újulni a sétány a Margit-híd és a Lánchíd között, valamint a Lánchíd és az Erzsébet-híd között is. Végezetül elmondta, hogy a kistérségi felújítása és meghosszabbítása sem kérdés, a járműveket ki kell cserélni. A kormány finanszírozza a prototípus elkészítését, amelyre már van típusengedély.

HOMOLYA RÓBERTET NEVEZTÉK KI A KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTURÁLIS FEJLESZTÉSEKÉRT FELELŐS KORMÁNYBIZTOSNAK A november elején megjelent kormányhatározat szerint az európai uniós fejlesztési programokkal - például az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programmal (IKOP) kapcsolatban koordinálja a feladatokat az önkormányzatokkal, így a fővárossal is. A határozat kimondja azt is, hogy a kormánybiztos koordinálja az állami nagyberuházásokhoz kapcsolódó budapesti közlekedésfejlesztéseket is. A fővárosi városvezetés üdvözölte a kinevezést, tájékoztatásuk szerint Homolya Róbert személye megfelel a Fővárosnak.

BŐVÜL A DUÁLIS KÉPZÉSEK KÖRE A DEBRECENI EGYETEMEN Bővül a duális képzések köre a Debreceni Egyetemen (DE). A műszaki, a gazdaságtudományi és a természettudományi kar, illetve a DKV Debreceni Közlekedési Zrt. között aláírt megállapodás értelmében a jövőre olyan szakemberek képzése kezdődik meg, akik a közlekedési ágazatban hasznosítható gyakorlati tapasztalatot szerezhetnek. A duális formában tanuló hallgatók a képzési idő egy részében gyakorlati oktatáson vesznek részt a DKV Zrt. telephelyein, ahol a társaság szakemberei segítik majd őket. A képzés során az egyetemi tananyagon túl lényegesen több tapasztalatra tesznek szert, ezzel pedig nőhet a diákok munkaerőpiaci esélye is.

SYDNEYBEN JELENNEK MEG ELSŐKÉNT A CITADIS X05-ÖK Az Alstom megkezdte a Transport for New South Wales közlekedési társaság által megrendelt 60 darab Citadis X05 villamos leszállítását Sydneybe, az első szerelvény már meg is érkezett. A járműveket az Alstom tervezte és a franciaországi La Rochelleben szerelték össze. A beszerzés célja, hogy csökkentse Sydney függését a hagyományos motoros járművektől, ezáltal csökkenjen az üvegházhatást kiváltó gázok kibocsátása és a zajszennyezés. A járművek 67 méter hosszú szerelvényekben közlekednek majd, amelyek egyszerre akár 450 utas befogadására képesek, a hálózat pedig a becslések szerint 13500 utast szállít majd óránként. A villamosok környezetet terhelő hatásai minimálisak, köszönhetően egyrészt a hatékony energiafelhasználásának, illetve annak, hogy a jármű legnagyobb részt újrahasznosítható, illetve a környezetre ártalmatlan anyagok felhasználásával készült, így 30 éves tervezett élettartama végén 98%-ban újrahasznosítható. A Citadis X05-ös típusa Sydney után más nagyvárosokban is megjelenik, többek között Nizzában, Avignonban és a taiwani Kaohsiung tartományban.



MAN ALVÁZRA ÉPÍT AZ EGGED 75 alacsonypadlós A22 típusú, hajtóművel szerelt alvázat szerzett be nemrég az Egged, Izrael legnagyobb busztársasága a MAN Truck & Bus-tól, amely nemrég 50 darabot le is szállított a társaság számára. A buszok hajtásáról egy 320 LE-s Euro 6 motor gondoskodik, a járművek karosszériáját az izraeli Haargaz Group készíti, és az összeszerelést is ők végzik. A korábban már elkészült 12 méteres városi buszok közül 40-et az Egged már forgalomba is állított az elmúlt időszakban. Az Egged - amely 1933 óta szereplője az izraeli közösségi közlekedésnek - több mint 4000 járműve közül 1500-at a MAN szállított számukra.

AZ OPTARE 114 DARAB METROCITY-T SZÁLLÍT WELLINGTON SZÁMÁRA Az Optare, az egyik vezető brit buszgyártó vállalat nemrég megkötötte az eddigi legnagyobb ausztráliai export szerződését. A megrendelés 114 darab Metrocity szállításáról szól a Tranzit Group, Új-Zéland egyik legnagyobb közösségi közlekedési szolgáltatója számára, összértéke 21 millió angol font. Az első járművek 2018 márciusában, a teljes flotta 2018 júliusáig érkezik meg és Új-Zéland fővárosában, Wellingtonban, illetve környékén teljesítenek majd szolgálatot. A buszokat Euro 6-os motorral szerelték, és kétféle – egy kis, 10,1 méteres, illetve egy közepes kategóriájú 10,8 méteres – kivitelben közlekednek majd Wellington útjain.



ÁTADTÁK AZ ELSŐ VAN HOOL EXQUI.CITY BUSZT A BELFASTI GLIDER SZÁMÁRA A belga Kortrijkban megrendezett Busworld szakkiállításán átadták annak a 30 darabos Van Hool Exqui.City flottának első darabját, amelyet még 2015-ben rendelt meg az észak-írországi Régiós Fejlesztési Hivatal a Belfast Rapid Transit projekt számára. A „Glider” névre hallgató, BRT rendszerben működő hálózat tervezetten 2018 augusztusában kezdi meg működését, több mint 20 kilométeres útvonal a kelet- és nyugat-Belfastot, illetve a Titanic negyedét köti össze a belváros érintésével. A hibrid dízel-elektromos hajtású buszokat a Translink üzemelteti majd, a járművek jobb kormányos kivitelben készülnek, zárható vezetőfülkével, egyszerre 106 utast szállítanak (44 ülő- és 61 állóhellyel, valamint egy kerekesszékesek számára kialakított területtel), a gyors utascserét három duplaajtó biztosítja, és mindegyik jármű rendelkezik majd wifi szolgáltatással. A későbbiekben egy észak-déli BRT vonal létesítését is tervezik.



Hírek a világból



140 VÁROSI AUTÓBUSZT ÉRTÉKESÍTETT A SCANIA A norvégiai Kristiansand városa összesen 140 városi autóbust rendelt a Scaniától, a járművek többféle típusba tartoznak: Scania Citywide LE Suburban Hybrid, Scania Citywide LE Suburban és Scania Higer A30 is található közöttük. A frissen beszerezett flotta mindegyike üzemeltethető biodízzel, ráadásul 70 jármű hibrid dízel-elektromos hajtású, így ez a Scania történetének eddigi legnagyobb hibrid flotta átadása. A beszerzéshez tartozik a Scania Fleet Care szolgáltatás, amelynek keretein belül a svéd gyártó hét éven keresztül teljes körűen magára vállalja a buszok javításának és karbantartásának feladatait.

2018-BAN ÁLL FORGALOMBA AZ ELSŐ ELEKTROMOS MERCEDES BUSZ Az első Mercedes-Benz Citaro városi elektromos busz a mannheimi Rhein Neckar közlekedési társaság flottájába kerül majd 2018 végén. Ez azt jelenti, hogy a busz lényegében otthon marad, ugyanis Mannheimben is készítik. Hartmut Schick, a Daimler buszok vezére közölte, hogy a jövő városi tömegközlekedését jelentő buszok szériagyártását most készítik elő a Rajna-parti városban.

Martin in der Beek, a Rhein-Neckar Verkehr GmbH igazgatója szerint az elektromos buszok városi alkalmazása nem csupán a széndioxid kibocsátás csökkentése miatt fontos, a metropoliszokban az elektromos közlekedése a jövő. A német közlekedési társaság hosszabb távon is a Mercedes buszokban látja a jövőt.



KIHÍVÁSOK ÉS EREDMÉNYEK – EZ VOLT 2017



Bolla Tibor
elnök-vezérigazgató

2017 változatos, eseményekben és eredményekben gazdag év volt az életünkben. Minden munkatársamat megilleti a dicséret és a köszönet, hiszen – nem győzőm elégszer elmondani –, a BKV üzemi eredménye hét éve, adózott eredménye pedig három éve pozitív, vagyis a finanszírozási modellünk sikeres. Elvitathatatlan eredmény az is, hogy a járatkimaradások aránya tartósan egy százalék alá csökkent.

Hosszú ideje idén először sikerült olyan mértékű bérfejlesztést végrehajtani, amely nagyságrendekkel javított a legalacsonyabb fizetéssel rendelkező kollégák helyzetén, illetve segített a hiányszakmákban dolgozó munkatársak anyagi megbecsülésében. Szeretném jelezni, hogy a folyamat ezzel még nem zárult le. Hosszabb távon szeretnénk rendezni a bérek kérdését, így már szeptemberben újra asztalhoz ültünk az érdekképviselletekkel a következő évekre vonatkozó tervek egyeztetése, a megvalósítás előkészítése érdekében.

Az M3-as metró naponta közel félmillió utast szállít, járműkorszerűsítéssel egybekötött felújítása hatalmas beruházás, amelynek

előkészítéséért és az „élesben” nyújtott teljesítményéért szintén elismerés jár a BKV dolgozóinak! Márciusban forgalomba állt az első felújított szerelvény, a metró északi szakaszának pótlása pedig novembertől kiemelt feladat. A pótlásban résztvevő, csúcsidőben 45 másodpercenként indított 60 db autóbusz, az összes pótlással kapcsolatos feladatokat ellátó 80 db autóbusz közlekedésének megszervezése, kiszolgálása és ellátása önmagában is hatalmas kihívást jelentett, amelynek megítélésem szerint sikeresen megfeleltünk!

Idén összesen 31 csuklós és 46 szóló Mercedes Conecto autóbust állítottunk forgalomba, amelyek kivétel nélkül mind az EURO 6 környezetvédelmi kategóriába tartoznak, alacsonypadlósak és klimatizáltak, ezzel jelentősen javítva Budapest közösségi közlekedésének színvonalát.

Ki kell emelnem a villamos ágazatban történt fejlesztéseket is, gondolok itt a nagypaneles vágánycserékre, támfalak felújítására, a 12-es és 14-es vonal megerősítésre, vagy akár részvetelünkre a Budafok kocsisín rekonstrukciójában. Sokan foglalkoznak mostanában a BKV létszámhelyzetével. Széles körű kampányt folytatunk új munkatársak toborzására, az autóbusz- és trolibusz, valamint nem utolsó sorban a villamos járművezetői létszám növelése érdekében. Ezúttal is jelezném Önöknek, hogy senkit nem érhet semmilyen hátrányos megkülönböztetés, legyen szó régen megbecsült kollégákról vagy újonnan érkezőkről egyaránt. Olvastam egyszer, hogy érdemes „sikernaplót” vezetni, amiben az ember leírja mindazokat, amiket elért, amikre büszke lehet, hogy aztán hónapok múlva, a naplót elővéve rácsodálkozik azon arra, mennyire eredményes időszakon van

túl... Félreértés ne essék, ez persze nem jelenti azt, hogy a következő év vagy évek ne hoznának új – várható és előre láthatatlan – kihívásokat. Bizom benne, hogy ahogyan eddig, úgy a jövőben is ellátjuk majd a feladatainkat!

Ismételten megköszönve a 2017 évi munkát, magam és a menedzsment nevében is kívánok békés ünnepeket, kihívásokban és eredményekben gazdag új évet!



Takács Péter

vasúti üzemeltetési vezérigazgató-helyettes

A Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság tevékenységét az idei évben is a forgalombiztonság, a műszaki színvonal javítása, az erőforrások biztosítása és a hatékonyságjavítás határozta meg. 2017-ben elkezdődött az M3 vonal járműparkjának korszerűsítéssel egybekötött felújítása, március 20-án állt forgalomba az első felújított szerelvény. Megkezdődött az M3-as vonal északi szakasz 6 állomásának teljes felújítása, amelyben a Metró Üzemigazgatóságra kiemelt szerep hárul, többek között az egyik legnagyobb szaktudást igénylő AVR bontási feladatok elvégzésével, a szakfelügyelet biztosításával, a munkák összehangolásával, és nem utolsó sorban a napi üzemeltetéssel. Nem feledkezhetünk meg az M2-es vonalat érintő feladatokról, valamint a MillFAV és az M3 Járműtelep rekonstrukciós tervezési és előkészítési munkálatairól sem. A Villamos Üzemigazgatóságnak az utasszállítással kapcsolatos feladatok ellátása mellett kiemelt feladata volt – hogy csak néhányat említsek –, Budafok

EINSTEIN SZERINT AZ IDŐ NEM CSAK EGY IRÁNYBAN HALAD, HANEM EGY-SZERRE LÉTEZIK BENNE A JÖVŐ A MÚLTAL. IGAZ EZ RÁNK, A BKV-RA NÉZVE, ÉS TALÁN IGAZ AKKOR IS, HA AZ ELMÚLT ÉVET ÉRTÉKELJÜK, VAGY AMIKOR A JÖVŐBE TEKINTÜNK.

kocsiszin újjáépítésében történő közreműködés, a módosított F.1.-F.2. forgalmi utasítás bevezetése, a Vizes VB közlekedési kiszolgálása, vagy a legaktuálisabb jelenleg az M3 metrópótlás keretében a 12M és 14M villamosok közlekedésére történő felkészülés. Folyamatos feladatot jelentett számunkra a munkavállalói létszám stabilizálása, különös tekintettel a járművezetői állomány esetében a megrendelői elvárásokhoz igazodó létszámbővülési igényekre. Az infrastruktúra és a járművek tekintetében is számos előrelépés történt, mint például a 61-es vonal több helyszínén pályafelújítást, a dél-pesti villamos vonalakon panelcseréket, a Fogaskerekűnél fogasléc és sín cseréket végeztünk, beruházási és saját források felhasználásával 36 db Tátra, 8 db Hannoveri és 4 db KCSV7 (Ganz-csuklós) főjavítására, korszerűsítésére került sor, továbbá folyamatosan végeztük az új CAF járművek üzemeltetési feladatait. Idén kiemelt hangsúlyt kapott a járművezetők körében végzett prevenciósi tevékenység, illetve a forgalomtechnikai javaslatok, kezdeményezések. Ugyancsak eredmény, hogy sikerült a vasúti járművek karbantartására, vizsgáztatására vonatkozó NFM rendeletek megjelenését késleltetni annak érdekében, hogy Társaságunk kellőképpen fel tudjon készülni. Szót kell ejtenem az úgynevezett duális képzések elindulásáról is, amelynek a mérnöki szakembergárda fejlesztésében van kiemelt szerepe. Hosszasan sorolhatnám még az eredményeket és a kihívásokat egyaránt. Izgalmas és tartalmas évünk volt – így tekintünk a következő elé is!

Szedlmajer László

autóbusz és trolibusz üzemeltetési
vezérigazgató-helyettes

Az utóbbi években szinte már megszokottá vált, hogy az autóbusz-ágazat az elszenvedett teljesítménycsökkenésektől, az ágazaton belül kiélezett versenytől, a sikeresen abszolvált, vagy valamilyen oknál fogva beteljesületlen járműbeszerzésektől volt hangos. Az ATÜI-nél alkalmazott, a BKK beszerzésében is újdonságnak számító módszereknek köszönhetően mindannyian megismerkedhettünk a PKD, valamint a rendelkezésre tartási konstrukciók fogalmával. Bár manapság szinte természetesnek tűnik, sőt elvárás a túlnyomó részt magas átlagéletkorú, túlfuttatott járművekkel magas színvonalon



végzett minőségi munka, nem hangsúlyozható elégszer, e mögött a teljesítmény mögött bizony tagadhatatlanul sok munka áll!

A megíúsult vagy a szükséges forráshiány mellett el sem indíthatott járműbeszerzéseknek köszönhetően az autóbusz-járműpark átlagéletkora sajnos még mindig elmarad az optimálisnak tekinthető értéktől, így jóval többet futott, korosodó járműveinkkel kell felvenni a versenyt és biztosítani a Megrendelő Közzolgáltatási Szerződésbe foglalt elvárásait. Amint azt az ATÜI csapata bebizonyította, ez nem lehetetlen küldetés, azonban munkatársaim hétköznapi erőfeszítései az eredmények mögött megkérdőjelezhetetlenek. Amint módomban áll, igyekszem minden alkalmat megragadni, hogy köszönetemet, őszinte elismerésemet továbbítsam azok felé, akik nélkül nem tartatnánk ott, ahol ma tartunk.

2017 újabb kihívásokat, nem titkoltan nehézségeket tartogatott a gumikerekű ágazatban. Év eleje óta mindenki a metrópótlás lázában égett. A megfelelő tervezés és előkészítés érdekében január óta egész éven át tartó rendszeres szakmai egyeztetéseket tartottunk a BKK-val. Sajnos a 150 db új gyártású csuklós autóbusz beszerzése nem valósult meg, így a BKK-val egyeztetett típus átcsoportosításokkal és magaspadlós csuklós Ikarus 280-asok felújításával igyekeztünk a ránk váró több-

letfeladatnak teljes körűen megfelelni. Mára kijelenthető, hogy a 3-as metró rekonstrukciójának november 4-ei indulása óta a számunkra előírt feladatot zökkenőmentesen látjuk el, és a továbbiakban is igyekszünk minden tőlünk telhetőt megtenni, hogy ez így is maradjon! Az előttünk álló jövő évi feladatok tehát már most meghatározottak és kijelöltek. Nem dőlhetünk hátra az eddigi erőfeszítéseinkkel elégedetten, folytatni kell a mindennapi küzdelmeket, hiszen ezt vállaltuk, ezért csatlakoztunk az ATÜI csapatához. Ehhez magam részéről minden munkatársamnak kitartást, és nagyon jó egészséget kívánok!



Batora László

gazdasági vezérigazgató-helyettes

Gazdaságilag nehéz év áll mögöttünk. Az üzleti terv összeállításakor – a fővárosi forráshiány miatt – 11 milliárd Ft-os veszteséggel kellett számolnunk. A bérköltségek jelentős növekedése és az M3 rekonstrukcióval kapcsolatos felkészülési feladatok komoly hatékonysági nyomást jelentenek, hiszen csökkenő összteljesítmény mellett növekednek a ráfordításaink. 2018-ban a helyzet tovább éleződik majd, hiszen csak az M3 felújítása önmagában nagyárgrendileg 5,5 milliárd Ft működési költség-növekedéssel terheli a következő üzleti évet. A várható veszteség ellenére azonban a gazdálkodásunk továbbra is stabil. A működési

költségek - köszönhetően a közszolgáltatás jelenlegi rendszerének - fedezetek, szerencsére emiatt nem kell aggódnunk. A két évvel ezelőtti végrehajtott adóssághozzájárulás óta nem vettünk fel hitelt, így hiteltörlesztési kötelezettség sem terheli a Társaságot, likviditásunk is folyamatosan biztosított. Régóta fennálló probléma ugyanakkor, hogy a rendelkezésre álló éves beruházási forrás messze a szükséges mérték alatt marad, ami miatt a BKV meglehetősen túlkoros eszközállományának fejlesztésére csak pontszerűen, elsősorban az uniós források és fővárosi céltámogatások felhasználásával kerülhet sor. Ezek - gondoljunk csak az M3 járműállományának és infrastruktúrájának felújítására - nagysága ugyan jelentős, mégis szükségesnek látszik az éves beruházási keretek növelése is. Vagyis nehéz év áll előttünk is, sok-sok megoldandó feladattal!



Szűcs Endre

biztonsági igazgató

Mondhatnánk úgy is, a biztonsági igazgatóság akkor végzi jól a munkáját, ha keveset hallanak róla – akkor van ugyanis minden rendben. Komolyra fordítva: természetesen folyamatosan zajlik a munka, legyen szó akár tűz-, vagy -, vagy éppen munkavédelemről, iroda-házaink, telephelyeink védelméről.

Egy mondás szerint épp azok segítik a legjobban a munkánkat, akik kihúzták a lábunk alól a talajt – hiszen ilyenkor jövünk rá arra, hogy sokkal jobbak és kreatívabbak tudunk lenni egy-egy probléma megoldásánál, mint korábban esetleg hittük. Bízom ugyan abban, hogy a jövőben ezt kevesebbszer kell bizonyítanunk, azonban bízom abban is, hogyha mégis, akkor ugyanolyan jól helytállunk majd, mint eddig is!



Dr. Környei Éva

jogi és humánpolitikai igazgató

2017-ben megjelent a BKV 2017-2020. évi Humánstratégiája, amelynek különböző operatív programokon keresztül az egyik fő célkitűzése a meglévő munkavállalók megtartása, illetve az, hogy a fluktuáció mértékének csökkentésével biztosítani tudjuk az utánpótlást is. De célja a hatékonyság folyamatos javítása érdekében egy korszerű, európai követelményeknek megfelelő közlekedési társaság humán erőforrás feltételeinek megteremtése is. A Humánstratégia négy éves időintervallumán belül a működőképesség megőrzése lesz a legfőbb feladat. Főbb bérpolitikai célkitűzésünk pedig a piaci viszonyokhoz igazodó bérfejlesztésre és bérfelzárkóztatásra irányuló bértmegállapodás megkötése, amelynek első lépése a 2017-es Bértmegállapodás megkötése volt. Ugyancsak 2017-ben megvalósult, kiemelt feladat – amely jövőre is feladat marad – a toborzási rendszer bővítése, fejlesztése.



Buzinkay Tamás

fejlesztési és koordinációs igazgató

Minden évet nagy tervekkel és reményekkel kezdünk – nem volt ez idén sem másként,

és nem lesz jövőre sem. Sok kihívással, változással kellett szembe néznünk, akár a beszerzési eljárások felelősségi rendjének változásáról beszélünk, akár azokról a buszokról, villamosokról, amelyeket beszereztünk, vagy akár a látványos projektek melletti többszáz kisebb volumenűnek látszó beruházásról. De kiemelhetném azt is, hogy bővítjük a nosztalgia-járműparkot, hiszen ez a szolgáltatás méltán népszerű a budapestiek és a fővárosba látogatók körében.

A komolyabb témákra visszatérve, nagy eredménynek tartom például a Közszolgáltatási Szerződés módosítását, de folyamatosan dolgozunk azon, hogy a BKV számára a legmegfelelőbb szerződések, megoldások szülessenek. Az idei év lendületét fenntartva, ugyanazt a kitaratást és állhatatosságot ígérem, amelyet eddig is nyújtottunk!



Petri Ákos

stratégiai és beszerzési igazgató

Az éértékelés számomra még komoly problémakör, tekintettel arra, hogy posztomat mindössze két hónapja töltöttem be. Az számomra egyértelmű, hogy az előttem álló feladat igazi szakmai kihívás, de az eddig eltelt időszak igazolta, hogy a kollégák támogatásával nincs lehetetlen. Nagyon bízom abban, hogy ez a támogatás a jövőben is megmarad, és a Stratégiai és Beszerzési Igazgatóság működése igazi sikertörténet lesz a Társaság életében. A BKV tevékenységéhez hatalmas teljesítmény szükséges a háttérben: legyen szó akár a „kiszolgáló személyzetről”, akár a támogatási területekről, mint amilyen a miénk is. A 2018-as év rengeteg újdonságot hoz majd az életünkbe, kezdve az elektronikus közbeszerzés bevezetésétől a Társaság stratégiájának megalkotásáig. Ez kizárólag csapatomunkával, összefogással, egymás támogatásával valósulhat meg.



Dr. Vukman László

belső ellenőrzési főosztályvezető

Az élet, és így az évek is az állandóság és a változás különös összhangjában telnek. Ami nekem évről évre állandó az az, hogy szerepek stabil, kipróbált és megbízható csapattal, csapatban dolgozni. A változás pedig talán az a nyitottság és kézzel fogható változatosság, amellyel például a telephelyeken találkozunk. A hozzáállásunk azonban nem változott. Azzal mindenki tisztában van, hogy a közlekedésben mennyire fontos a szabályok követése, illetve betartása – tevékenységünk ezért a javítást, fejlesztést tartja szem előtt.

Így év végén kicsit minden elcsendesedik, és többet figyelünk az állandóságra – hogy aztán jövőre újra nyitottan álljunk hozzá az új feladatokhoz!



Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet

társasági kapcsolatok irodavezető

A Társasági Kapcsolatok Iroda tevékenysége egy kicsit lenyomata a Társaság többi tevékenységének, hiszen azt kommunikáljuk a sajtóban, és egyéb eszközökkel, felületeken.

Az idei évben részben a felújított metrószerelvényekkel kapcsolatos hírek kezelése volt a fő feladat, emellett pedig szerveztük a nyílt napokat, a 130 éves villamosközlekedés népszerűsítését, a találttárgy-kezelést, egyéb ügyfélkapcsolati feladatokat, és a nemzetközi utaztatást. Kiemelkedő projektünk a Keréknyomok – külföldi közlekedési kitekintő című kiállításunk, amelyet 11 ország 16 intézménye részvételével nyitottunk meg a Múzeumok éjszakája alkalmából a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumban, és amelynek igen pozitív visszhangja van az UITP (Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség) tagországaiban. A nagy érdeklődésre való tekintettel december végéig meghosszabbítottuk a nyitva tartást. Remélem, sokan látták a kollégák közül is, ha pedig valakinek nem volt alkalma megnézni, a téli szünetben talán még adódik lehetőség.

A jövő évben lesz 50 éves a BKV, 2018 tehát erről fog szólni. Az előkészületeket már most megkezdjük és szeretnénk, ha a fél évszázadhoz méltó módon tudnánk megünnepeelni, illetve a közvélemény tudtára adni jubileumunkat.



Dr. Vajdáné Dr. Horváth Piroska

DBR metró projektigazgató

Az eredményünk pont az, aminek oly sok éven át tartott az izgalmas előkészítése, majd megvalósítása. Sikerült az általunk szabott határidőre elkészülni a beruházással, és átadni a lakosságnak használatra: az M4 metró zavar-talanul és nagy üzembiztonsággal üzemel.

A Nemzetközi Ingatlanszövetség, a párizsi székhelyű FIABCI minden évben megrendezi a Nemzetközi Ingatlanfejlesztési Nívódíj Pályázatot (FIABCI World Prix d'Excellence),

amelynek célja a legsikeresebb ingatlanfejlesztések kiválasztása és elismerése. A Swietelsky Magyarország Kft. a 4-es metró 10 állomásával is indult, és első díjat nyert közcélú létesítmények kategóriában.

És talán az is a metró eredményének mondható, hogy februárban, egy hónappal az átadás után már 60-70%-os kihasználtság mellett üzemeltek a metróberuházáshoz kapcsolódva épült kelenföldi P+R parkolók. Ezek után mi mást mondhatnánk, mint hogy várjuk 2018-at!



Radnay Tibor

projektigazgató

Metró Felújítási Projekt Igazgatóság

Kihívásokkal teli, küzdelmes év végére érkezünk, mégis jó visszatekinteni, hiszen az M3-as metróvonal felújítása novemberben elkezdődött. Két év áldozatos munkájával értük el az első látványos sikert, hogy a vonal északi szakasza és a teljes alagúrendszer rekonstrukciója kezdetét vegye. A kitűzött cél még messze van: számos előrelátható feladat vár ránk, mint például a középső és déli szakasz korszerűsítésére új közbeszerzések kiírása, de rendszeresen találkozunk váratlan helyzetekkel is, amelyek azonnali megoldást igényelnek. A metrófelújítás összetett munkafolyamat, de bízom abban, hogy a nehézségeket leküzdve, pár év múlva, a 2020 évvértékelésekor már csak az eredményekről és a megújult M3-as metróról készítek összefoglalót!

HÁROM ÉV, HÁROM SZAKASZ, NÉGY ÜTEM

MEGKEZDŐDÖTT AZ M3-AS METRÓVONAL FELÚJÍTÁSA



November 6-án megkezdődtek a felújítási munkálatok az M3-as metróvonal északi szakaszán. A következő egy évben Újpest-Központ és Lehel tér között, míg a teljes vonalon várhatóan 2020-ig hétfévente, illetve hétköznap esténként metrópótló buszok szállítják az utasokat. A három szakaszban és négy ütemben zajló felújítás várhatóan három évig tart majd – a végén európai színvonalú metrót vehet használatba az utazóközönség.

2017. november 6-án vette kezdetét az M3-as metróvonal északi szakaszának (Dózsa György út, Árpád híd, Forgách utca, Gyöngyösi utca, Újpest-városgate és Újpest-Központ) felújítása. A szakasz rekonstrukciójára kiírt közbeszerzési eljárás nyertese a STRABAG Építőipari Zrt. (a szerződés nettó értéke 24,1 milliárd forint), míg az alagút felújításáért a Swietelsky Vasúttechnikai Kft. adott be nyertes pályázatot (a szerződés nettó értéke 47,8 milliárd forint).

Bár az előkészületi munkák, valamint a vonal felszíni pótlásához szükséges hálózat kiépíté-

se már korábban elkezdődött, az aktív metróhasználók mégiscsak november 6-án tapasztalhatták meg, hogy milyen hatással lesz a rekonstrukció a mindennapi közlekedésre.

Természetes, hogy egy ilyen volumenű lezárás – napi félmillió embert kell a felszínre terelni – okozhat időnként fennakadásokat, mint ahogy az is, hogy az utazással töltött idő módosulni, hosszabbodni fog. Társaságunk mindent elkövetett azért, hogy ezeket az apróbb kellemetlenségeket a lehető legminimálisabbra csökkentsék. Ez a gyakorlatban annyit jelent, hogy a pótlóbuszok csúcsidőben - 59-60 db csuklós busz - 45 másodpercenként indulnak. Ez a követési időköz - tekintettel az olyan forgalomtechnikai adottságokra, mint a fel- és leszállás, fordulás, lámpaciklusok, keresztező irányok (többek között más busz és villamosjáratok) forgalmának fenntarthatósága - tovább már nem csökkenthető, vagyis a legrövidebb követési idővel szolgálják az utasokat. Sűrűbben és több kocsival közlekedik majd a 12-es és

a 14-es villamos, egyes pótlóbuszok az Árpád üzletházig mennek, az alternatív útvonalakon is több busz állt forgalomba.

AZ M3 ÁLLAPOTA

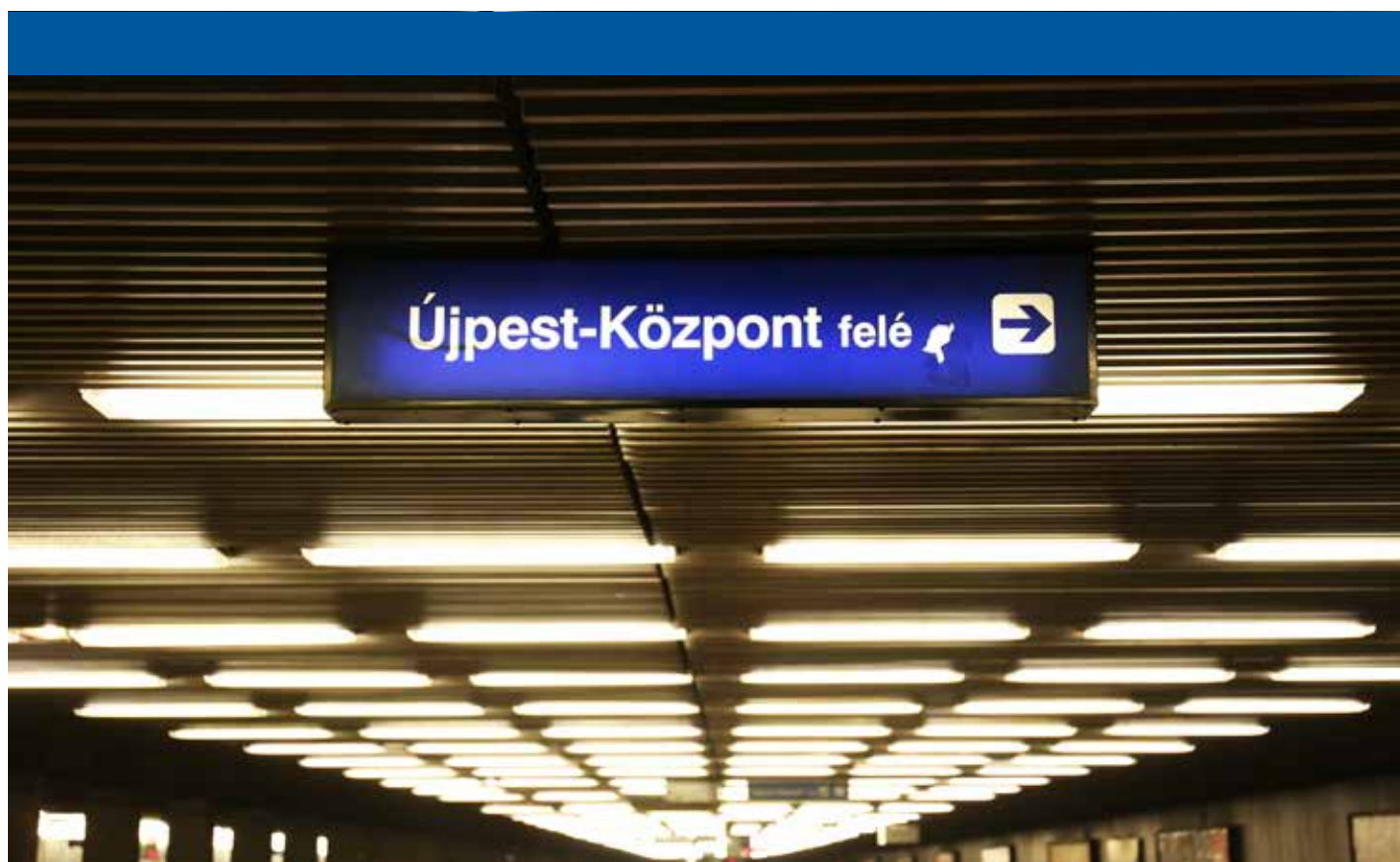
Az 1970-től 1990-ig épült metróvonal teljes hossza 17,4 km, ami majdnem négyszerese a földalattiénak, de másfélszer hosszabb az M2-es nyomvonalánál is. A több mint három évtizedes működés alatt átfogó felújítás nem történt, ezért a pálya, az állomások, valamint a műszaki berendezések elhasználódtak, elavultak, jelenlegi formájukban nem felelnek meg a kor elvárásainak.

Ebből is látszik, hogy a vonal rászolgált a korszerűsítésre, a napi 500.000 utas pedig olyan metróért érdemel, ami minden elemében megfelel a kor technikai, kényelmi követelményeinek.

NAGY ELVÁRÁSOK, TELJESÍTHETŐ TERVEK

A rekonstrukció során a teljes pályaszerkezet megújul és megtörténik az elektromos- és

gépészeti rendszerek cseréje is. Az utasok biztonságát szolgálja az új tűzvédelmi rendszer, amely nagy teljesítményű szellőztetőberendezéssel egészül ki. A biztonsági fejlesztések keretében az állomásokon 340 segélykérő berendezést telepítenek, továbbá 500 IP kamera és 160 monitor segítségével folyamatosan nyomon követhetők lesznek az utasforgalmi terek eseményei, ami szükség esetén gyorsabb és hatékonyabb beavatkozást tesz lehetővé. Az állomások az egyedi jellegzetességek megtartásával újulnak meg, a műalkotások restaurálás után tovább díszítik a megállókat. Az innováció jegyében energiatakarékos LED-es lámpák váltják fel a „hagyományos” világítást, ezzel is szavatolva a költséghatékony fenntartást. A gyorsabb utasáramlást a mozgólépcsők cseréje, illetve egyes helyeken új mozgólépcsők beépítése garantálja. Az esélyegyenlőség biztosítása érdekében pedig az eddigi két állomás helyett már



tíz állomást alakítanak át akadálymentessé. A felsorolásból látszik, hogy a cél nem kevesebb, mint egy európai mércével mért modern, biztonságos, hosszú ideig fenntartható metróvonal kialakítása, ami gyors és kényelmes utazási alternatívát biztosít a fővárosi és az idelátogató utazóközönségnek.

Fenyvesi Máté

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

A téli vezetésről



Elfelejtethetjük már a kellemes őszi vezetési körülményeket, most a nyirkos, hideg időjárás okozta nehézségekre kell számítanunk az utakon. A télies környezetben történő biztonságos vezetés egyik legfontosabb eleme a tudatos felkészülés.

MIRE IS KÉSZÜLJÜNK PONTOSAN?

Alacsony hőmérséklet, csúszóssá váló utak, párássodó üvegek és visszapillantó tükrök. Készüljünk még a megállók és a pályák síkoságára, a nehezebbé váló fel-, illetve leszállásra, havas, latyakos lépcsőkre, belépőkre, valamint az ünnepek előtti megnövekedett jármű és utasforgalomra is. Ezeken túl a gyalogosok a téli öltözetük miatt – kapucni, kalap, esernyő – figyelmetlenebbül közlekednek, a hosszabbodó éjszakáknak köszönhetően a romló látási viszonyok miatt a környezetet is nehezebben észleljük.

HOGYAN KÉSZÜLJÜNK, MIT TEGYÜNK?

A gondtalanabb vezetésért már munkába induláskor is tehetünk, például réteges öltözet megválasztásával, így a rendszeresen kinyíló ajtón beáramló hideg és a fülke barátságos melege közötti hőingadozás kellemetlen érzete csökkenthető.

Műszak kezdetekor (már az alap ellenőrzések után) beindított, üzembe helyezett motor mellett végezzük el a többi szükséges ellenőrzést. Ezzel elérhetjük, hogy a fülke és az utastér hamarabb felmelegedjen, az üvegfelületek előbb legyenek páramentesek. A jó láthatóság érdekében a napi műszak alatt – ha szükséges – többször tisztítsuk meg a járművünk szélvédőjét, illetve azokat az üvegfelületeket, amelyek a fülkéből való kilátást és tájékozódást szolgálják, valamint az első és a hátsó világítást biztosító lámpákat.

A HELYES VEZETÉSI MAGATARTÁS A TÉLI IDŐSZAKBAN

Mindenképpen fontos, hogy jól láthatóvá tegyük magunkat, így az időjárásnak megfelelően akár nappal is használjuk a jármű fényszóróját. A biztonságos vezetésnek elengedhetetlen része a megváltozott útviszonyokhoz igazodó sebesség megválasztása és ehhez igazodó vezetési stílus. Ezen túl fontos még a finom kormány-, menetszabályozó- és pedálkezelés, valamint a kockázatvállalás mellőzése. Amennyiben az előbbiekhöz több türelem és kipi-hetség is párosul, sokat tettünk a téli vezetés nehézségeinek leküzdésére.

Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Szolgálat

TISZTELT MUNKATÁRSAM!



Hosszú előkészítő munka után, 2017. november 4-én ténylegesen lezárásra került az M3 metróvonal északi szakasza, és ezzel kezdetét vette a BKV Zrt. történelmének legnagyobb autóbusszos pótlása, mely rendhagyó módon villamossal történő pótlással is kiegészül.

Tarlós István Budapest főpolgármestere mellett az első híradások, sajtó cikkek is elismerően nyilatkoztak a pótlás elindulásáról.

A munka nagy várakozással, kisebb félelmekkel, és rengeteg egyeztetéssel, szervezéssel indult. Az előkészítő munka során több műszaki, forgalmi és humán erőforrás feladatot kellett megoldani, egyes esetekben egymáshoz igazítani / csiszolni.

Az előkészítő munkákból kiemelném a többlet villamos szerelvények forgalomba állítását, az új és az első napi tapasztalatok alapján módosult menetrendek tervezését, az erre épülő beosztások elkészítését, az operatív változások

levezénylését, az ágazat erőfeszítéseit a járművezetői létszám növelése érdekében, a többlet járművek rendelkezésre állásának biztosítását, valamint a vonali hibaelhárítás részleges átszervezését és a metrópótlásban részt vevő járművek kiemelt műszaki felügyeletét.

Köszönetemet fejezem ki Önnek a metrópótlás előkészítésének érdekében tett erőfeszítéseikért, példamutató munkájáért!

További eredményes munkát kívánok!

Üdvözlettel:

Bolla Tibor
elnök-vezérigazgató

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS KIZÁRÓLAG BKV-SOKNAK



Én és a BKV – címmel várunk olyan 1,5-3 perces kisfilmeket, videoklipeket, amelyek bemutatják munkatársainknak és a kívülállóknek járműveinket, a BKV-nál folyó munkát vagy azt, hogy a nehézségek ellenére miért jó itt dolgozni. Pályázni egyéni és csapatban készített munkákkal is lehet. A legjobb alkotásokat bemutatjuk honlapunkon és a Facebookon is, az 5 legjobb film készítőit pedig jutalomban részesítjük.

A pályázattal kapcsolatos kérdéseiket a **06 20 459 9170**-es telefonszámon vagy a **jelentkezes@bkv.hu** e-mail címen várjuk, jelentkezni ugyanitt lehet. A további részletekről az érdeklődőket e-mailben tájékoztatjuk. Felhívjuk a figyelmet, hogy a forgatás során a Ptk. 80.§-a előírásait szíveskedjenek betartani, amely szerint a felvételeken szereplő utasokkal, valamint a BKV Zrt. dolgozóival való interjú és a róluk készült felvétel elkészítéséhez – a Ptk. 80. §. alapján – a szereplőktől előzetesen írásos engedélyt kell kérni!

A pályázók a pályamű beküldésével hozzájárulnak ahhoz, hogy műveiket a BKV Zrt. szabadon felhasználhassa.

Beadási határidő: 2018. május 1.

Várjuk a jelentkezéseket!

Társasági Kapcsolatok Iroda

Technikai feltételek:

- minimum 25 képkocka/másodperc
- minimum 1920x1080 pixeles felbontás (fullHD)
- formátum: mpg vagy mp4

BKV

50

00

1

0

2

1. H Fruzsina
2. K Ábel
3. Sz Benjámin, Genovéva
4. Cs Leóna, Titusz
5. P Simon
6. Sz Boldizsár
7. V Attila, Ramóna
8. H Gyöngyvér
9. K Marcell
10. Sz Melánia
11. Cs Ágota
12. P Ernő
13. Sz Veronika
14. V Bódog
15. H Lóránd, Lóránt
16. K Gusztáv
17. Sz Antal, Antónia
18. Cs Piroska
19. P Márió, Sára
20. Sz Fábíán, Sebestyén
21. V Ágnes
22. H Artúr, Vince
23. K Rajmund, Zelma
24. Sz Timót
25. Cs Pál
26. P Paula, Vanda
27. Sz Angelika
28. V Karola, Károly
29. H Adél
30. K Martina
31. Sz Gerda, Marcella

1. Cs Ignác
2. P Aida, Karolina
3. Sz Balázs
4. V Csenge, Ráhel
5. H Ágota, Ingrid
6. K Dóra, Dorottya
7. Sz Rómeó, Tódor
8. Cs Aranka
9. P Abigél, Alex
10. Sz Elvira
11. V Bertold, Marietta
12. H Lídia, Livia
13. K Ella, Linda
14. Sz Bálint, Valentin
15. Cs Georgina, Kolos
16. P Julianna, Lilla
17. Sz Donát
18. V Bernadett
19. H Zsuzsanna
20. K Aladár, Álmos
21. Sz Eleonóra
22. Cs Gerzson
23. P Alfréd
24. Sz Mátyás
25. V Géza
26. H Edina
27. K Ákos, Bátor
28. Sz Elemér

JANUÁR

FEBRUÁR

JÚLIUS

AUGUSZTUS

1. V Annamária, Tihamér
2. H Ottó
3. K Kornél, Soma
4. Sz Ulrik
5. Cs Emese, Sarolta
6. P Csaba
7. Sz Apollónia
8. V Ellák
9. H Lukrécia
10. K Amália
11. Sz Lili, Nóra
12. Cs Dalma, Izabella
13. P Jenő
14. Sz Örs, Stella
15. V Henrik, Roland
16. H Valter
17. K Elek, Endre
18. Sz Frigyes
19. Cs Emília
20. P Illés
21. Sz Dániel, Daniella
22. V Magdolna
23. H Lenke
24. K Kincső, Kinga
25. Sz Jakab, Kristóf
26. Cs Anikó, Anna
27. P Liliána, Olga
28. Sz Szabolcs
29. V Flóra, Márta
30. H Judit, Xénia
31. K Oszkár

1. Sz Boglárka
2. Cs Lehel
3. P Hermina
4. Sz Dominika, Domonkos
5. V Krisztina
6. H Berta, Bettina
7. K Ibolya
8. Sz László
9. Cs Emőd
10. P Lőrinc
11. Sz Tiborc, Zsuzsanna
12. V Klára
13. H Ipoly
14. K Marcell
15. Sz Mária
16. Cs Ábrahám
17. P Jácint
18. Sz Ilona
19. V Huba
20. H István
21. K Hajna, Sámuel
22. Sz Menyhért, Mirjam
23. Cs Bence
24. P Bertalan
25. Sz Lajos, Patrícia
26. V Izsó
27. H Gáspár
28. K Ágoston
29. Sz Beatrix, Erna
30. Cs Rózsa
31. P Bella, Erika

1. Cs Albin
2. P Lujza
3. Sz Kornélia
4. V Kázmér
5. H Adorján, Adrián
6. K Inez, Leonóra
7. Sz Tamás
8. Cs Zoltán
9. P Fanni, Franciska
10. Sz Ildikó
11. V Szilárd
12. H Gergely
13. K Ajtony, Krisztián
14. Sz Matild
15. Cs Kristóf
16. P Henrietta
17. Sz Gertrúd, Patrik
18. V Ede, Sándor
19. H Bánk, József
20. K Klaudia
21. Sz Benedek
22. Cs Beáta, Izolda
23. P Emőke
24. Sz Gábor, Karina
25. V Irén, Írisz
26. H Emánuel
27. K Hajnalka
28. Sz Gedeon, Johanna
29. Cs Augusztá
30. P Zalán
31. Sz Árpád

1. V Hugó
2. H Áron
3. K Buda, Richárd
4. Sz Izidor
5. Cs Vince
6. P Biborka, Vilmos
7. Sz Herman
8. V Dénes
9. H Erhard
10. K Zsolt
11. Sz Leó, Szaniszló
12. Cs Gyula
13. P Ida
14. Sz Tibor
15. V Anasztázia, Tas
16. H Csongor
17. K Rudolf
18. Sz Andrea, Ilma
19. Cs Emma
20. P Tivadar
21. Sz Konrád
22. V Csilla, Noémi
23. H Béla
24. K György
25. Sz Márk
26. Cs Ervin
27. P Zita
28. Sz Valéria
29. V Péter
30. H Katalin, Kitti

1. K Fülöp, Jakab
2. Sz Zsigmond
3. Cs Irma, Tímea
4. P Flórián, Mónika
5. Sz Adrián, Györgyi
6. V Frida, Ivett
7. H Gizella
8. K Mihály
9. Sz Gergely
10. Cs Ármin, Pálma
11. P Ferenc
12. Sz Pongrác
13. V Imola, Szervác
14. H Bonifác
15. K Szonja, Zsófia
16. Sz Botond, Mózés
17. Cs Paszkál
18. P Alexandra, Erik
19. Sz Ivó, Milán
20. V Bernát, Felícia
21. H Konstantin
22. K Júlia, Rita
23. Sz Dezső
24. Cs Eliza, Eszter
25. P Orbán
26. Sz Evelin, Fülöp
27. V Hella
28. H Csanád, Emil
29. K Magdolna
30. Sz Janka, Zsanett
31. Cs Angéla, Petronella

1. P Tünde
2. Sz Anita, Kármén
3. V Klotild
4. H Bulcsú
5. K Fatime
6. Sz Cintia, Norbert
7. Cs Róbert
8. P Medárd
9. Sz Félix
10. V Gréta, Margit
11. H Barnabás
12. K Villő
13. Sz Anett, Antal
14. Cs Vazul
15. P Jolán, Vid
16. Sz Juszttin
17. V Alida, Laura
18. H Arnold, Levente
19. K Gyárfás
20. Sz Rafael
21. Cs Alajos, Leila
22. P Paulina
23. Sz Zoltán
24. V Iván
25. H Vilmos
26. K János, Pál
27. Sz László
28. Cs Irén, Levente
29. P Péter, Pál
30. Sz Pál

MÁRCIUS

ÁPRILIS

MÁJUS

JÚNIUS

SEPTEMBER

OKTÓBER

NOVEMBER

DECEMBER

1. Sz Egon, Egyed
2. V Dorina, Rebeka
3. H Hilda
4. K Rozália
5. Sz Lőrinc, Viktor
6. Cs Zakariás
7. P Regina
8. Sz Adrienn, Mária
9. V Ádám
10. H Hunor, Nikolett
11. K Teodóra
12. Sz Mária
13. Cs Kornél
14. P Roxána, Szeréna
15. Sz Enikő, Melitta
16. V Edit
17. H Zsófia
18. K Diána
19. Sz Vilhelmina
20. Cs Friderika
21. P Máté, Mirella
22. Sz Móric
23. V Tekla
24. H Gellért, Mercédesz
25. K Eufrozina, Kende
26. Sz Juszttina, Pál
27. Cs Adalbert
28. P Vencel
29. Sz Mihály
30. V Jeromos

1. H Malvin
2. K Petra
3. Sz Helga
4. Cs Ferenc
5. P Aurél
6. Sz Brúnó, Renáta
7. V Amália
8. H Koppány
9. K Dénes
10. Sz Gedeon
11. Cs Brigitta
12. P Miksa
13. Sz Ede, Kálmán
14. V Helén
15. H Teréz
16. K Gál
17. Sz Hedvig
18. Cs Lukács
19. P Nándor
20. Sz Vendel
21. V Orsolya
22. H Előd
23. K Gyöngyi
24. Sz Salamon
25. Cs Bianka, Blanka
26. P Dömötör
27. Sz Szabina
28. V Simon, Szimonetta
29. H Nárcisz
30. K Alfonz
31. Sz Farkas

1. Cs Marianna
2. P Achilles
3. Sz Győző
4. V Károly
5. H Imre
6. K Lénárd
7. Sz Rezső
8. Cs Zsombor
9. P Tivadar
10. Sz Réka
11. V Márton
12. H Jónás, Renátó
13. K Szilvia
14. Sz Aliz
15. Cs Albert, Lipót
16. P Ödön
17. Sz Gergő, Hortenzia
18. V Jenő
19. H Erzsébet
20. K Jolán
21. Sz Olivér
22. Cs Cecília
23. P Kelemen, Klementina
24. Sz Emma
25. V Katalin
26. H Virág
27. K Virgil
28. Sz Stefánia
29. Cs Taksony
30. P Andor, András

1. Sz Elza
2. V Melinda, Vivien
3. H Ferenc, Olívia
4. K Barbara, Borbála
5. Sz Vilma
6. Cs Miklós
7. P Ambrus
8. Sz Mária
9. V Natália
10. H Judit
11. K Árpád
12. Sz Gabriella
13. Cs Luca, Otília
14. P Szilárda
15. Sz Valér
16. V Aletta, Etelka
17. H Lázár, Olimpija
18. K Augusztá
19. Sz Viola
20. Cs Teofil
21. P Tamás
22. Sz Zénó
23. V Viktória
24. H Ádám, Éva
25. K Eugénia
26. Sz István
27. Cs János
28. P Kamilla
29. Sz Tamara, Tamás
30. V Dávid
31. H Szilveszter



50 ÉVES A BKV

50 éve, 1968. január 1-jén jött létre több közlekedési társaság, illetve ágazat integrációjával a Budapesti Közlekedési Vállalat, a BKV. Azóta a fővárosi közlekedés rendkívül eseménydús fél évszázadot tudhat maga mögött.

Természetesen a főváros közösségi közlekedése ennél jóval hosszabb múltra tekint vissza. Számos közlekedési eszköz már a 19. század folyamán az utasok rendelkezésére állt: omnibuszok, lóvasút, a Budai Hegypálya, a fogaskerekű vasút. Már a századforduló előtt helyi érdekű vasút biztosított összeköttetést a környező településekkel, elindult a villamos közlekedés, és igazi szenzáció volt a világ második földalatti vasútjának átadása. A 20. század első évtizedében az autóbusszal, majd a trolibusszal tovább bővült az igénybe vehető járművek köre.

A budapesti közlekedés üzemeltetése hosszú időn keresztül több közlekedési társaság kezében volt. Az első integrációs próbálkozásra 1918-ban került sor, majd 1922-ben létrejött a legendás BSzKRT., a Budapest Székesfőváros Közlekedési Részvénytársaság, a BKV elődje. Ezzel megvalósult az egységes budapesti közforgalmú közlekedés, amely magába olvasztotta valamennyi közlekedési ágazatot. Az

egységes rendszer egészen 1949-ig működött. Ezt követően – az országban egyébként jellemző központosítási, államosítási törekvésekkel ellentétben – a vállalatnál a szétagoltság évei következtek.

Az 1960-as évekre kiderült, hogy – miközben a külföldi nagyvárosokban sorra jöttek létre az integrált közlekedési vállalatok – a BSzKRT. szétदारabolása nem volt a legideálisabb döntés, sőt inkább visszalépést jelentett. Nem volt egységes közlekedéspolitikai, hálózatfejlesztés, forgalomirányítás. Az önálló vállalatokat az együttműködés helyetti folyamatos verseny jellemezte, üzemzavar esetén sem lehetett egymás járműveit igénybe venni, mindezek mellett fenntartásuk is túl sokba került.

A tarifareform, a jegy- és bérletrendszer egyszerűsítése volt az első lépés az egységesítés, a BKV létrehozása felé. Az 1966-ban bevezetett új viteldíjrendszer a kalauz nélküli közlekedés mellett megnyitotta az utat az egységes közlekedéspo-

litika és forgalomszervezés megvalósítása előtt. Budapest Főváros Tanácsának Végrehajtó Bizottsága 1967 júliusában döntött a közös vállalatba való összevonásról, majd októberi határozatában már azt is rögzítette, hogy 1968. január 1-jével megalakul a főváros közösségi közlekedését bonyolító Budapesti Közlekedési Vállalat, a BKV. A BKV a Fővárosi Villamosvasút, a Fővárosi Autóbuszüzem, a Budapesti Helyi Érdekű Vasút és a Fővárosi Hajózási Vállalat összevonásával született meg. (1973-tól a BKV irányítása alá került a metró ágazat is). Az új társaság Budapesten, illetve a főváros és a környező agglomerációs települések között több mint 2 millió lakos közösségi közlekedésének ellátását kapta feladatául.

A BKV fél évszázados története alatt a város közlekedése számos változáson, jelentős fejlődésen ment keresztül. 1968-tól egységesült a közlekedéspolitikai, a közlekedésirányítási, összehangolták a különböző fejlesztési, be-



ruházási programokat, a forgalomirányítást, a menetrendeket, viszonylatjelzéseket. Egyszerűsödött a jegyrendszer, új lehetőségek nyíltak a jegyváltásban és az utastájékoztásban. Bővült az igénybe vehető közlekedési eszközök köre. Ezek közül is a legjelentősebb a metróhálózat kiépülése volt: 1970-72-ben átadták a 2-es, 1976-1990 között a 3-as metró, 2014-ben pedig elkészült a 4-es metróvonal. Forgalomba helyezésük jelentős mértékben befolyásolta a felszíni forgalmat. A BKV szervezete az 1970-es években egy különleges járművel, a zugligeti libegővel gyarapodott, majd 1986-ban mintegy negyven év után újraindította a – még a második világháborúban súlyosan megrongálódott – teljes körűen felújított Budavári Siklót. A kiépülő lakótelepek bekapcsolásával újabb területek kerültek be a város közlekedési vérkeringésébe. Újabb viszonylatok létesültek, meglévőket hosszabbítottak meg, korábban nem létező közlekedési csomópontok alakultak ki. Új járműtelephelyek, garázsok létesültek. A főváros számos új, illetve felújított létesítménnyel gazdagodott. Több területen került sor teljes körű rekonstrukcióra (megújult a kisföldalatti, később a 2-es metró teljes vonala vagy például a nagykorúti villamosvonal).



A fővárosi autóbusz-közlekedés 100 éve” című kiadvány a Műszaki Könyvkiadón keresztül már megvásárolható. A könyv a BKV és jogelődjei által üzemeltetett autóbuszok egy évszázadnyi történelmét mutatja be.

Információk a könyv vásárlásának lehetőségeiről:
Személyesen beszerezhető a Műszaki Könyvkiadó fővárosi mintaboltjában (Műszaki Könyvesbolt, 1032 Budapest, San Marco u. 57., Tel.: +36 1 437-2405, Nyitvatartás: H – P: 8:00-16:00)
valamint megrendelhető online a Műszaki Könyvesbolt webáruházán keresztül (www.konyvbagoly.hu) 4900 Ft-os áron.

A korszerűsített járműparkban új típusok jelentek meg. Az ötven évig meghatározó UV villamosok végleg eltűntek a forgalomból; a Ganz, Tatra és Hannoveri villamosok mellett teljesen megszokottá váltak a Combinók és a legújabb CAF villamosok szerelvényei. Az évtizedekig egyeduralgó hazai gyártású Ikarus autóbu-

szok mellett megjelentek a Volvo, a Van Hool, a Mercedes különböző típusai. Az egykori szovjet gyártású metrószerelvényeket az Alstom járművei váltották fel, illetve a 3-as vonalon megkezdődött a régi kocsik felújítása. A tulajdonviszonyokban, a társaság nevében és struktúrájában is több változás következett

be az évek során. 1991-ben a BKV a Fővárosi Önkormányzat tulajdonába került. 1996. január 1-jével részvénytársasággá alakították, ezzel létrejött a BKV Rt. 2006-tól a társaság új neve Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság, azaz BKV Zrt. lett. 2012. május 1-jétől a BKV kimondottan üzemeltetői vállalatá alakult, a közlekedésszervezési, forgalomirányítási, menetrendkészítési, utastájékoztatási, jegyértékesítési és ellenőrzési feladatok a Budapesti Közlekedési Központhoz, a BKK-hoz kerültek.

2016 novemberében a HÉV-ágazat kivált a BKV üzemeltetéséből. A társaság így ma négy nagy ágazatot működtet: villamos, metró, autóbusz és trolibusz, illetve a leginkább turisztikai jellegű sikló, libegőt, fogaskerekű vasutat és hajózást tartja fenn.

A BKV 50 éve változatlanul nélkülözhetetlen része a főváros életének, szolgáltatásait évente mintegy 1,3 milliárd utas veszi igénybe. A társaság születésnapja alkalmából egész éven át tartó ünnepsorozattal készül, nyílt napokkal, kiállítással és számos egyéb programmal kíván megemlékezni a kerek évfordulóról.

Vidák Judit



IMRE BÁCSI, A KÜLÖNLEGES 70-ES

A BKV Fürst Közlekedési Szakszervezete 2017. október 19-én találkozót tartott nyugdíjas tagjai részére a Hamzsabégi úti autóbuszgarázs kultúrtermében, amelynek során a jubiláló tagokat is köszöntötték. Itt találkoztam Nagy Imrével, aki idén március 5-én töltötte be 70. évét, de egy 70-es évfordulóval is dicsekedhet, hiszen 1947 óta, azaz 70 éve megszakitás nélkül szakszervezeti tag. Imre bácsit valóban csupán 70-esnek gondolná az ember, a mozgása fürge, a haja alig őszül, és fiatalos jókedvvel, lendületesen mesél az életéről.

Hetven évvel ezelőtt a BKV-nál lépett be a szakszervezetbe?

Nem itt, hanem még a Hajógyárban 20 évesen, ahol géplakatosként dolgoztam. A szüleim nagyon szegények voltak, ők nem tudtak segíteni, hát ki más segíthetett volna nekem...? Aztán rendes tagként azt néztem, én hogyan tudok másokon segíteni.

A Hajógyárból került a BKV-hoz?

Nem mindjárt, előbb katona voltam, aztán a TEFU-nál kitanultam a teherautósófőr szakmát – ez volt a feltétele annak, hogy autóbuszvezetést lehessen tanulni –, majd a két éves gyakorlat után jelentkeztem autóbuszvezetői tanfolyamra. Így lettem sofőr a Récseiben 50 évvel ezelőtt. Akkor még nem voltak Ikarusz csuklósbuszok, hanem egy elvágott NIK és egy leselejtezett Ikarus 30-as autóbusból rakták össze a pótkocsis buszokat – ezeket is vezettem.

Érdekes időszak lehetett!

Igen, az volt! A NIK-ekben elől volt a motor és a sofőrülés fölött volt egy tartály, amit pumpálni kellett, mert ez nem volt szivattyús – egy hosszú drót volt a pumpára ráköve és azzal pumpáltuk át az üzemanyagot a másik tartályba, miután félreálltunk a megállóba. Ha egy rendőr felszállt a buszra – ők felszállhattak az első ülésre – akkor ő pumpált. Olyan is előfordult, hogy beszélgetés közben nem vettük észre, hogy tele lett a tartály és ráömlött a gázolaj a sapkájára.

Mikor jött el a Récseiből Kelenföldre, a Hamzsabégi útra?

Úgy emlékszem, akkor, amikor még nem voltak Ikarus buszok és még ülőkalauzok adták a jegyet a buszokon. A „farosoknál” már középén volt a felszállás – a két végén lévő ajtónál szállhattak

le az emberek. Sorba kellett állítani a felszállókat a középső ajtóhoz, mi ebben segítettünk.

Gondolom, nem igen lehetett bliccelni, azaz felszállni jegy nélkül...

Voltak azért olyanok, akiknek sikerült, amikor sok volt a felszálló utas.

Melyik típus volt a kedvenc járműve?

Az új automata Ikarusok, a csuklósok! De veztettem olyan régebbi Ikarust is, amelyik ugyan már 16 éves volt, de még ment a 12-es vonalán.

Egészen nyugdíjas koráig, 1982. március 5-éig buszvezetőként dolgozott?

Igen, de hosszú évekig emellett csoportvezető is voltam. Hatvan autóbusz volt akkor a 12-esen, nekem harmincnégy emberem volt. Szerettem a BKV-t, mert a munkatársak olyanok voltak nekem, mint a testvérek, pedig sok minden volt az életben, és a BKV-nál is – de én úgy emlékszem, mindig megértettük egymást.

Nagy szeretettel beszél a BKV-ról és a munkájáról. Soha nem volt balesete?

Csak egy-két, úgynevezett koccanásos volt. Olyan, hogy elütöttem volna valakit és az kórházba került, vagy elesett valaki, vagy lefröcsökölttem volna esőben-hóban valakit, vagy összetörtem a kocsit, olyan sosem volt az 1 millió 500 ezer km alatt – mert annyit teljesítettem. Úgy veztettem, hogy ha a két literes üveget odatettem a padlóra, az sohasem dőlt el. Ugyanis így tanultam az öregektől, és én is így tanítottam.

Azért a munka mellett a szórakozásra is volt idő, lehetőség?

Rengeteget mentünk kirándulni, színházba a munkatársakkal, a barátokkal, s közben a szakszervezeti munkából is kivettük a részünket. Hévízgyörkön az üdülőház építésében mi is részt vettünk, amikor aztán készen lett, kedvezményesen kaptunk ott szobát. A legszebb emlékeket mégis a közös munkák idézik.

Nagyon szép életutat, szép ívű pályát tudhat a magáénak. Hányszor kezdett új életet az elmúlt 70 évben?

Először akkor, amikor elmentem a Hajógyárba dolgozni. Aztán onnan a TEFU-hoz teherautó sofőrnek, majd a Récseibe autóbust vezetni. Onnan jöttem Kelenföldre, és innen nyugdíjba. A nyugdíjba kerülésemkor, 55 évesen elköltöztünk



Zuglóból, Kecskeméten építkeztünk, és most márciusban az egyik lányommal vettünk egy másik családi házat, ezt szépítgetjük. Épp a születésnapi ünnepséggel egy időben kezdtük el.

Mit tervez a 100. születésnapjára?

Remélem, megérem, hiszen egészséges vagyok, még a jogosítványomat is meghosszabbították 2 évre! Az apám 96, az anyám 93 éves koráig élt, a génjeim jók, de ahhoz, hogy az életem így alakuljon, kellett egy asszony is mellém. Tele vagyunk tervekkel, programokkal most is, no meg aztán mi is várjuk a vendégeket, hogy megmutassuk nekik az új otthonunkat.

Történt olyan dolog az elmúlt években, amit sosem felejt el, mert annyira jó volt?

Az egészet nem felejttem el, annyira jó volt. Örülök, hogy innen mentem nyugdíjba és sikerült egészséggel kibírni az egészet.

Mikor nyugdíjba ment, nem hiányzott a soförködés?

De nagyon! Sokáig álmomban is buszt veztettem...

Mi az, ami segít, hogy ilyen hosszú és tartalmas életet élhessünk?

A hosszú, boldog élet titka egy olyan munka, amit örömmel csinál az ember.

Konyher Mária Terézia

Megjegyzés/magyarázat:

Récsei: Budapesten, a Thököly út, Cházár András utca, Szabó József utca, Istvánmezei utca által bezárt területen 1930 óta működött autóbuszgarázs. A BKV Rt. az úgynevezett Belvárosi Autóbusz Üzemigazgatóságát 2000. július 1-jével megszűntette, majd az ingatlan értékesítette. Előbb Szent Domonkos, majd Szent Imre, 1948-tól pedig a Budapesti östombában életét vesztett Récsei Ernő kalauz nevét viselte egészen 1997-ig, amikor egy újbóli névadást követően a Belvárosi nevet kapta. Az ingatlan a rendszerváltozást követően viselte megint a Récsei nevet, új tulajdonosának köszönhetően pedig a bevásárlóközpont is az egykori kalauz nevét kapja.

TEFU: Teherfuvarozási Nemzeti Vállalat (TEFU NV)

NIK: a háború utáni első új busztípus a Tr 5-ös 1948. január 30-án a Parlament előtt jelent meg, ahol ünnepélyes külsőségek között adták forgalomba az első öt járművet. A Nehézipari Központ által gyártott, NIK felirattal – a sofőrök által így is becézett – kocsikat Cziráki Vendel és Stróbl Kornél tervezte. A típusból az év végére már 147 darab volt a BSZKRT állományában és hamarosan már 228 Tr 5-ös járta az utcákat.



A BKV-NAK SZERETETTEL

CSUPÁN ÉVENTE EGY ALKALOMMAL, A KARÁCSONY ELŐTTI MOZGÁSBAN MAGAZINBAN TALÁLKOZHATNAK EZZEL A ROVATUNKKAL, AMELY AZ ÜGYFÉLSZOLGÁLATHOZ ÉRKEZETT, EGÉSZ ÉVES LEVÉLTERMÉSBŐL KIVÁLOGATOTT KÖSZÖNŐLEVELEKET TARTALMAZZA. EZ CSUPÁN EGY VÁLOGATÁS A KÖZEL 200 DICSERETBŐL, DE HISSZÜK, HOGY MÉG ENNÉL IS SOKKAL TÖBBEN GONDOLNAK ELISMERÉSSSEL RÁNK, ÉS GONDOLATBAN VAGY SZÓBAN GYAKRABBAN KÖSZÖNIK MEG NAGY FELELŐSSÉGGEL JÁRÓ MUNKÁNKAT!

„A buszvezető észrevette, hogy igyekszem a buszhoz a csúszós járdán. Türelmesen megvárt és egész úton ilyen kedvesen viselkedett minden utassal. Mosolygott, köszönt.”	„Ezen a napon 2017.08.09. 11:15 perckor Vörösmarty térről induló 33-as vonattal utaztam az Oktogon állomásig. Mivel vidékről utaztam Pestre, és először utaztam a földalattival, megkérdeztem a sofőrt, hogy az Oktogonig hány megállót kell menni. Szívélyesen válaszolt és az Oktogon állomást többször is bemondta. Ezúton szeretném megköszönni, hogy segített eligazodni, szeretném, ha a sofőrhöz is eljutna a köszönetem.”	utcában. Nehéz leírni, hogy mit éreztem akkor. A mai világban olyan nehezen merünk bízni és hinni egymásban, a jó dolgokban! Sajnos nem tudtam megköszönni, személyesen köszönetet mondani a megtalálónak az előírások miatt (személyiségi jog védelme), ezért itt szeretném megköszönni a 49-es villamos vezetőjének, hogy ismét megerősített: ez a világ még mindig szép és mindig lesznek jó emberek, akik apró csodát hoznak az életünkbe! Köszönöm az ügyfélszolgálatos hölgynek is a rendkívül kedves kiszolgálást.”
„A mai napon utaztam a 9-es járatukon kb. 10-11 óra között a Bojtár utcától a Kálvin térig. A buszvezetőjükről csak elragadtatással tudok nyilatkozni!! A forgalom a szokásos volt, sok olyan helyzet adódott, amit indulat nélkül kevesen tudnának kezelni. A gépkocsivezető végig higgadt, udvarias, s végtelenül figyelmes volt. Csak csodálni tudtam. Szeretném, ha tudatnák vele, hogy milyen remek ember.”	„Ma valaki nagyon boldoggá tett! Nagyon hálás vagyok az ismeretlennek és sajnálom, hogy nem tudom ki az, aki a 95-ös buszon felejtett mappámat, amiben első kisbabánk ultrahang képei és leletei voltak, megtalálta és feladta postán. Köszönöm a kedvességét, ha már ilyen butus voltam, hogy fent hagytam a buszon. Talán nem jut el a köszönetem hozzá, de legalább tudom, hogy vannak még jó emberek! Szép napot!”	„Köszönet az összes BKV-s szereplőnek, hogy idén február végén sikerült fiam elveszett táskáját előkeríteniük. Az emberekbe vetett hitem két nap alatt megrendülni látszott, de aztán mégsem:))) Kérem amennyiben lehetőségük van, továbbítsák üzenetemet a megtaláló – jegyzőkönyvező – átadó – átvevő – vételező – kiadó, azaz az érintett kollégáknak!”
„Az eset 2017.09.07-én 21:50-kor történt, mikor már a busz elindult volna, én ugyan nem jelentettem ki az utazási szándékomat a megállóban tartózkodva, de sietésem, futásom látva megállt, és kinyitotta az ajtót ismételtelen. Köszönöm a PDB-705 buszsofőrijének korrekt és emberbarát hozzáállását.”	„12 óra körüli időben utaztam egy régi típusú 17-es villamoson. Újság olvasás közben az Andor utcai megállónál szerettem volna leszállni, de kapkodásom miatt kiesett a fürdőbelépőm a zsebemből. Amikor hazaértem, akkor vettem észre. Gondoltam, a végállomáson valami fellettes ember tud ebben segíteni, így lementem. A végállomáson egy fiatalember a segítségemre sietett, de sajnos csak annyit tudott mondani, hogy felhívja a központot. Sajnos nem volt meg. A fiatalember megkérdezte mikor és hol szálltam fel a villamosra, majd mondta várjak még egy kicsit, mert mindjárt meg fog érkezni az a villamos, amin utaztam. Láss csodát, 2 villamossal később a belépőm meglett. A fiatalember nagyon segítőkész volt és ez egy nagyon jó érzés volt számomra. Köszönöm, hogy ilyen kollégák dolgoznak Önöknél.”	„Ma, Kelenföldről, 11 óra 16 perckor induló 8E jelzésű busz sofőrijének köszönöm, hogy megvárt, még az utolsó ajtót is kinyitotta. Találkoztam máskor is hasonlóval, de ez most sokszorosra jólesett, mivel fájdalmaim leírhatatlanok voltak. Hálásan köszönöm.” „Csodálatos volt a mai napunk az Óbudai buszgarázsban. Tartalmas és élményekben gazdag. Köszönjük szépen. Üdvözlettel, Szűcs Sándor Általános Iskola.”
„2017.01.12-én, a 4074 pályaszámú villamos 41-es járatra 4:57-kor kiállt a Barossból, emberségből felvette az utasokat önként, köszönöm a sofőrnek! Kérem dicséretben részesíteni a sofőrt!”	„Ezúton is meg szeretném megköszönni a 14-es vonalon dolgozó egyik hölgy járművezetőnek a figyelmességét, hogy ma, 2017.04.09-én 17:21-kor Rákospalota – Újpest vasútállomásnál (Káposztásmegyer felé), a sok csomagom miatti lassú tempóm ellenére megvárt és kinyitotta nekem az villamos első ajtaját a könnyebb felszálláshoz. Így nem kellett 10 percet várnom a következő járatra. Örülök, hogy egyre több ilyen segítőkész és jóindulatú járművezető dolgozik erre, kérem, továbbítsák ezt kollégájuk felé is!”	„Köszönöm, hogy lehetővé teszik a projektem megvalósulását! Mindig nagyon pozitív élményekkel távozom a fotózásokról, a kollégái nagyon kedvesek és segítőkészek, noha az elején nehezen fogadnak körükbe, hiszen ismeretlen vagyok számukra. Valószínűleg elege van már belőlem, de még számítok a Járműtelepre, és amennyiben lehetséges az alagútban való fotózásra is. Türelemmel várok, csak szerettem volna eddigi munkájukért köszönetet mondani. Köszönettel, a Metropolitan Egyetem egy fotószakos diákja”

Konyher Mária Terézia



HOL ALSZAN

Érdekes kérdés, amivel érdemes foglalkozni. Az alvás fontosságát, valamint minőségét nem győzik hangsúlyozni a szakemberek, hiszen életünk majdnem egyharmadát átalusszuk. Viszont egy teljes műszakos, hajtós nap után nem csak nekünk, de a szolgálatot teljesítő villamosoknak is szükségük van a regenerálódásra. Ezt egyfelől a szakképzett személyzettől kapják meg, másfelől viszont a kocsiszínnek adta lehetőségek is döntően befolyásolhatják ezt a folyamatot.

Mostani TOP 10-es összeállításunkban olyan remízeket mutatunk be, amik egyediségükkel, tervezésükkel, avagy felszereltségükkel biztosítják a villamosok megérdemelt pihenését – szerte a világban!

Fenyvesi Máté

Blackpool, Anglia



Preston, Anglia



Brunswick, Ausztrália



Melbourne, Ausztrália



Bécs, Ausztria



AK A VILLAMOSOK?



Eszék, Horvátország



Szeged, Magyarország



Milánó, Olaszország

Edinburgh, Skócia



Bern, Svájc



TÉLI PROGRAMAJÁNLÓ

NEM MINDENKINEK A NYÁR A KEDVENC ÉVSZAKA, HISZEN A HIDEGEBB HÓNAPOK IS SZÁMOS PROGRAMLEHETŐSÉGET TARTOGATNAK – A TÉL A HÓ- ÉS JÉGSPORTOK IDEJE. ÉS PERSZE EZ AZ A FORRALTBOROS, FORRÓCSOKIS, OTTHON-ÜLŐS IDŐSZAK, AMIKOR A KEDVENC KÖNYVEINKET ISMÉT VAN IDŐNK KÉZBE VENNİ.

Rengeteg szépséget tartogat számunkra ilyenkor is a természet. Egy-egy arborétumba ellátogatva csodás elvarázsolt kerteken sétálhatunk végig. A Fűvészkertben tél közepén nyílnak az orchideák, ezeken a napokon szakvezetéssel egybekötött látogatást is szervez az intézmény. Január végétől pedig megcsodálhatjuk a tavasz első hírnökeit az Alcsúti

Arborétum csodálatos látványt keltő, fél hektáron elterülő hóvirágmezejét, amely március közepéig nyújt egyedülálló élményt.

A korai sötétedés miatt november és március között az arborétumok rövidebb ideig tartanak csak nyitva, ám egy-egy napsütéses délelőttöt érdemes rászánni a felfedezésükre.

SNOWATTACK 2018

Les Orres egy alig pár száz lakóval büszkélkedő üdülőfalu Franciaországban, Briancon-tól mintegy 100 kilométerre délre, és leginkább a sífanatikusként jelentik a visszatérő látogatókat. Ebből a szempontból nem különbözik a hasonló üdülőfalvaktól, és pusztán csak ezért Magazinunk hasábjain sem jutna hely számára. Ami kiemeli a „konkurencia” közül az az, hogy Les Orres ad otthont 2018. január 27 és február 3 között a 2018-as Snowattack sí-, snowboard és zenei fesztiválnak.

A szervezők idén is kitettek magukért, a programok pedig most is szavatolják a kilátogatóknak az önfeledt szórakozást. Napközben a téli sportok szerelmesei kedvükre válogathatnak a programok és vetélkedők között.

A klasszikus síelésen és snowboardozáson kívül (nem kevesebb, mint 19 felvonó áll a síelők és snowboardosok rendelkezésére, továbbá 190 hóágyú dolgozik azon, hogy kedvezőtlenebb időjárás esetén is legyen bőséges hótakaró a pályákon) kipróbálhatjuk magunkat a Hóröpi-ben és a Human Bowlingban, de lesz fürdőruhás lesiklás, Beerpong, valamint a pályarendszeren kialakított kincskeresés is, a bátrabbak pedig a Szabadulásházában tehetik próbára logikájukat, ügyességüket.

Természetesen estére sem áll meg az élet, a könnyűzene neves képviselői gondoskodnak a hajnalig tartó bulikról. A fesztivál elismertségét mutatja, hogy olyan nemzetközileg is népszerű előadók teszik tiszteletüket, mint Rudimental és a Lost Frequencies, de helyet

kapott még a line-upban Sub Focus és Henry Saiz is. Kis hazánkat pedig többek között a Brains, a Hősök, Metzker Viktória és Pixa képviseli.

Minden adott tehát ahhoz, hogy egy olyan különleges milióban éljük át azt a fesztiválhangulatot, amit jellemzően csak a nyári kánikulában van lehetőségünk. Hiszen lássuk be, nem mindennapi élmény sílécet a talpunkon bulizni, mint ahogy az sem hétköznapi, amikor 1600-1800 méter magasban csápolunk kedvenc előadónk koncertjén a Déli-Alpok lejtőjén.

További információk és jelentkezés:
www.snowattack.hu

HÓFESZTIVÁL MÁTRASZENTISTVÁNON 2018.01.25-27.

Aki a közelben szeretne hófesztiválon részt venni, megteheti Mátraszentistvánban a Síparkban, ahol hetedik alkalommal rendezik meg az ország legnagyobb, sípályán lévő, havas fesztiválját. A Hófesztivál nem más,

mint a hó és a téli sportok ünnepe, színes programokkal, koncertekkel és látványos pirotechnikai elemekkel és tűzijátékkal díszített záró show műsorral. A Hófesztiválon színes programok várják a hóimádó kicsiket, nagyokat, családokat, bulizós fiatalokat! Különleges és egyedülálló téli műsorok, koncertek és

egy fergeteges show is biztosítja a hangulatot. A fesztiválos hangulatot, pedig a karácsonyit idéző „Téli Varázs sétány” és rengeteg programhelyszín biztosítja majd!

www.hofesztival.hu

Demjén Anikó



HIDEG HÓNAPOKRA HANGOLT BALLADÁK DÁNIÁBÓL

Amióta ismerem Agnes Obel zenei munkásságát, minden őszöm és telem az ő albumaitól hangos. A dán énekesnő kiváló érzékkel ragadja meg a hidegebb évszakok miliójét, dalai tökéletes háttérzeneként jelenítik meg a színüket váltó, majd leveleiket elvesztő erdők, a gyakran hulló csapadékfélék, az egyre rövidebb nappalok hangulatát. Három lemezének (Philharmonics – 2010, Aventine – 2013, Citizen of Glass – 2016) titka a zenei sokszí-

nűségében rejlik, hiszen klasszikus hangszerek (mint a zongora, a hegedű vagy a cselló) kreatívan komponált dallamai párosulnak egy törékeny, ám annál sokoldalúbb hangszínnel. Agnes Obel lemezeinek bármelyike garantáltan ideális zenei társ lesz az elkövetkezendő hónapokra.

Varju Kitty

CIRKUSZI NAGYKARÁCSONY

A Fővárosi Nagycirkusz évente több alkalommal, új összeállítással kápráztatja el a látogatókat. Ebben az évben a hagyományos, de egyre inkább az emberi teljesítőképesség határát kitágító artistamutatók mellett láthattunk rendhagyó irodalomórákat, amelyek olyan klasszikusokat jelenítettek meg a cirkuszművészet eszközeivel, mint Fazekas Mihály Lúdas Matyiája vagy Shakespeare Rómeó és Júliája.

Most, év végére visszatértek a klasszikus cirkuszból megszokott témákhoz. Karácsonyi – Csodagömb című – összeállításukban többek között orosz és kínai rúd- valamint akrobatamutatók, gurnt-, diablo- és zsonglör-produkciók teremtik meg a varázsgömb pezsgő hangulatát. Halasi Márk pedig – aki mint a Gyűrűk ura tündéje röpköd a kupolában – hét

éven keresztül volt a világ legnagyobb cirkusza, a kanadai alapítású Cirque du Soleil Varekai című darabjának címszereplője. Állatokat is láthatunk a manézsban: a minszki csoport gyönyörű lovakon vágta, a Maik Gärtner Family pedig Ranival, a több mint 40 éve velük élő a hatalmas indiai elefánttal veszi le a lábáról a közönséget. Maik kisgyermekként ugyanúgy ült a hátán, mint most kislánya, Priscilla. És nem ő az egyetlen gyerekszereplő! A Csodagömb, a cirkuszi nagykarácsony, december 31-ig teremt olyan élményt, amellyel garantáltan elvarázsol kicsiket és nagyokat.

Konyher Mária Terézia



KEZDŐ IDŐUTAZÓKNAK ÉS SZÜLEIKNEK BERG JUDIT: KÉT KIS DINÓ...

A kisgyerekek imádják a dinókat. Aztán ez a varázslat valahogy felnőttkorra elillan, ezért is lehet, hogy engem az öslények már hidegen hagynak – vagyis csak hagytak, mert mostanában két kis dinó sorsa igencsak foglalkoztat. Hetek óta követjük ugyanis figyelemmel a fiammal esténként Triko és Nyamm (egy pici Triceratopsz és egy ugyanolyan pici Tírex) kalandos utazását térben és időben.

Berg Judit könyvsorozatán keresztül már a legkisebbek is megismerkedhetnek egyes történelmi korokkal, szokásokkal; az eddig megjelent 4 kötet elrepített minket a zsírkréta korból a 21. századi Búdipestre, majd onnan vissza Mátyás király udvarába a lovagok közé, és legutoljára az ókori Kréta szigetén jártunk, ahol

a Minotaurusszal is találkoztak hőseink. Az egyes történetek nagyon jó szórakozást nyújtanak elalvás előtt, de a két kis dinó a hétköznapijainkba is beköltözött. Reggel az óvodába menet lovagi próbákat állunk ki képzeletbeli barátaink segítségével, este a fürdőkádból kiszállva tógadivatbemutató van, ahol a dinók a főszereplők. És az utolsó történetből az is kiderült, hogy hőseink Kolumbusz Kristóf hajóján kötöttek ki, így már nagyon várjuk a következő könyvet és vele az új kalandokat.

A könyveket kezdő időutazóknak és szüleiüknek is jó szívvel ajánlom.

Kiadó: Pozsonyi Pagony Kft.

2990Ft/könyv

Demjén Anikó



NON-STOP ÉTTEREM

Az őszi beköszöntével nemcsak a fák levelei intettek búcsút, de a madarak jelentős csoportja is vándorútra kelt, hogy a hideg évszakot máshol vészelje át. Azonban az itt maradókra érdemes vigyáznunk, mert a hideg érkezésével egyre nehezebben találnak ételmet. Barkácsboltok, kertészetek széles választékot nyújtanak madáretetőkből és eleségekből egyaránt, csak az ízlésünk és a pénztárcánk szab határt a választásunknak. Azonban ha nem szeretnénk ilyen könnyen letudni ezt a beszerzést, és „sajátkezű” etetőre vágyunk, számos különböző nehézségi fokú etetőt és madáreledelt készíthetünk.

És hogy mivel etessük a madarakat:

- napraforgó, mák, tökmag, lenmag, köles, búza, kukorica, de a különösen magas olajtartalmú magvak a legjobb energiaforrások, erre van a legnagyobb szükségük a hideg napokban,
- mogyoró, földimogyoró, dióbél, alma,
- faggyúdarabok, szalonna – ez esetben fontos, hogy sótlan legyen és semmiképp sem füstölt.

Demjén Anikó





Készíthetünk különböző formájú, faágra kiakasztható eleséget is süti-kiszúró segítségével. Így az etetés mellett vidámabbá tehetjük a téli komor kertet is.

Hozzávalók:

- 3/4 bögre liszt
- 1/2 bögre víz
- 1 levél zselatin
- 3 evőkanál kukorica szirup
- 5 bögre madár eledel magkeverék
- muffin formák, süti szaggatók, szívószál, kis olaj leragadás ellen

Addig kell melegíteni a lisztet, vizet, zselatint, amíg össze nem olvad, majd belekeverni a magokat és formázni, mielőtt megköt. A szívószálat még melegen kell beletenni, hogy a szalagnak legyen helye!



Ha kiürült konzervdobozt vagy petpalackot alakítunk át, figyelniük kell rá, hogy ne hagyjunk éles részeket a metszési helyeken, ami felsérthetné a csipegető madarak lábát.



Nemhasznált virágcserep, vagy cserépalj, régi teáskanna tökéletes „terüljterülj”-sztalkává” változtatható, kevés ragasztó és kötél segítségével.

SZERETETNYELV

Már benne járunk az Adventben, készülünk a karácsonyra: takarítunk, vásárolunk, tervezzük az ünnepi menüt, csomagoljuk az ajándékokat. És aztán mire eljön a várta ünnep, jó alaposan elfáradunk. Szenteste hátfájással küzdve terítjük meg az ünnepi asztalt, rá sem merünk gondolni, hogy a szépen becsomagolt ajándékok mennyire borították fel a költségvetésünket, és szent borzadállyal nézzük, hogy a hetekig tartó takarítás után mindent ellepnek az eltépett csomagolópapírok és a süteménymorzszák. Na jó, azért ennél – remélhetőleg – mindannyian jóval nagylelkűbbek vagyunk, és nem akadunk fenn a fentebb leírtakon – talán csak egy kicsikét... Mégis minden évben ugyanúgy elfáradunk és elfásulunk a készülődés heteiben. Tudjuk, nem jól van ez így, hiszen önszántunkból tesszük, amit teszünk, örömet akarunk szerezni a szeretteinknek – és itt álljunk is meg egy szóra! A SZERETTEINK szó önmagáért beszél. A szeretni tudás és a szeretetvágy, no meg a szeretet elfogadása mind fontos tényező az életünkben. De legtöbbször úgy érezzük, hogy soha nincs rá elég időnk, hogy kimutassuk. Pedig nem kell hozzá pénz, nem kell fáradozni és stresszelni miatta, csak a legegyszerűbb dolgot kell megtenni, amire már egy újszülött is képes: megérinteni, átkarolni azokat az embereket, akik fontosak nekünk.

Hogy miért öleljük meg szeretteinket? Mert az érintés iránti vágy nagyon erős bennünk, mert az érintés jelenti a közelséget, a melegséget a kapcsolatban. Doris Wolf pszichológus egyenesen így fogalmaz: „az érintés hiánya sokkal súlyosabb lelki zavarokat okoz, mint a szex hiánya”. A szerelmesek azért szárnyalnak, mosolyognak, mert átlagosan négyszer több érintést, ölelést, simogatást adnak egymásnak, mint a többi ember. Kutatások igazolják, hogy az az ember, akit valaki gyakran a karjába zár, magához ölel, a szívéhez szorít, kevésbé frusztrált, kevésbé szorong. Az érintés szükséglete sokkal erősebb a táplálék iránti szükségletnél, felülírja a fájdalomérzést, ugyanis a bőrünkben a simogatás érzékelésére külön idegrostok találhatók, ezek a CT-idegek, s minden egyes ilyen idegrost körülbelül 1 négyzetcentiméternyi területről továbbítja a simogatás hatását.

Érdekes kísérletek bizonyítják az ölelés egészségmegőrző és gyógyító szerepét. Harminc évvel ezelőtt nyulakon kísérleteztek, akiknél kellően zsíros táplálék adásával mesterségesen állítottak elő érelmeszesedést a tudósok. A kísérlet végén döbbenet tapasztalták, hogy



a nyulak 15%-a káros következmények nélkül fogyasztotta a zsírdús takarmányt. Hosszas vizsgálódás után derült ki, hogy ezt a 15%-ot egy olyan orvostanhallgató etette, aki gyakran simogatta a rá bízott állatokat. A kísérletet többször megismételték, és minden kétséget kizáróan kiderült, hogy azok az állatok, amelyeket simogattak, egészségesek maradtak. Emberekkel végzett kísérletek, megfigyelések is igazolják, hogy a sokat simogatott, ölelt betegek hamarabb gyógyulnak.

A méhen belüli élettől kezdve egész életünkön keresztül végigkísér minket az érintés szükséglete. Az újszülött gondozása során a simogatás, az ölelés a ringatás, a pelenkázás, az öltöztetés, a fürdetés, a szoptatás, a masszázs, mind természetes dolog, de ne feledjük, a nagyobb gyerekeknek és a felnőtteknek is szüksége van rá: ez lehet a kézfogás, a másik megsimogatása, megölelése, de a puszik, az összebújás, a csókolózás, a szeretkezés is az életünk nélkülözhetetlen részei. A végső állomásnál, a halál időpontjában is ott a helye az érintésnek: fogjuk a szerettünk kezét, amíg csak érez.

Ha távol vagyunk a szeretett személytől, a kommunikáció helyettesítheti a testi kontaktust. Elég, ha a másik azt mondja: most képzeletben megölellek, és a testünk máris emlékszik a régebben kapott ölelésre.

Az ölelés tehát hozzájárul testi és lelki egészségünkhöz is. Ne féljünk kipróbálni!

Forrás: lelkititkaink.hu, gremese.hu, utikalauzanatomiaba.blog.hu

Konyher Mária Terézia

10 indok az ölelésre

- 1. Növeli a ragaszkodást, mivel ölelés közben agyunk oxitocin termel, amely hatására jobban ragaszkodunk az adott személyhez.
- 2. Csökken a feszültség a szervezetünkben amikor átölelünk valakit, hiszen mindeközben az izmaink ellazulnak..
- 3. Enyhíti a fájdalmat – nem csak oxitocin, hanem endorfin is felszabadul a szervezetünkben, amikor ölelkezünk.
- 4. Növeli az empátiát, hiszen lehetővé teszi az érzések áramlását. Ennek eredményeként nő a másik ember iránti nyitottságunk, bizalmunk.
- 5. Enyhíti a depressziót, mert nemcsak az oxitocin- és az endorfin-, hanem még a dopaminszintünket is növeli.
- 6. Javítja a hangulatunkat, növeli a szerotonin termelődését is az agyban.
- 7. Jót tesz az idegrendszernek, hatására pozitív irányba változik meg a bőr nedvességtartalma és elektromossága, lelkileg is kiegyensúlyozottabbá válunk tőle.
- 8. Enyhíti a stresszt azáltal, hogy csökkenti a kortizol szintet.
- 9. Javítja a szív egészségét, csökkenti a pulzusszámot.
- 10. Erősíti az immunrendszert, ugyanis növeli a jótékony hormonok és peptidek számát, amelyek szabályozzák az immunsejtek működését.

Hitel-City ... hogy jól végződjön.

50-60%-os fizetési megtakarítás havonta! Hitelkártyák-személyi hitelek összevonása egy hitelbe. Díjmentes ügyintézés!

Szűcsné B. Erzsébet
Szűcs Sándor

06-30-841-0329
06-30-841-0330

vezető hitelszakértő
hitelvezési referens

info.szbe@gmail.com
hitelcity@gmail.com

www.hitel-city.hu

DUNA AUTÓ.
AZ AUTÓVÁROS

**VÁLASSZON KARÁCSONYI
AJÁNDÉKOT!**

LADA Vesta Sedan Comfort készletről

300 000 Ft árkedvezményrel,
vagy 0%-os THM-mel

**LADA
PLUSZ
FINANSZÍROZÁS**



**LADA
VESTA**



...mert adni jó!

A tájékoztatás nem teljes körű, a részletekről érdeklődjön a LADA Duna Autó márkakereskedésben. A megadott havi induló lízingdíj változó kamatozású, zártvégű pénzügyi lízingre vonatkozik, 36 hónapos futamidő, 3 499 000 Ft bruttó vételár és 50% saját erő mellett a fentiekben megadott modellre. Az induló 0%-os THM értékű tájékoztató jellegű, amelynek mértéke a fentiekben megadott feltételekkel került meghatározásra, így a saját erő, a futamidő változása esetén a THM mértéke is módosulhat. A Lízingbevevőnek kötelező az általa kiválasztott biztosítóval teljes körű casco biztosítást kötni, ahol a biztosítás társbiztosítottja a Merkantil Bank Zrt., mint Finanszírozó lesz. A Lízingbevevőt a változó kamatozású konstrukcióból következően a futamidő alatt a Referenciakamat (3 hónapos BUBOR) változásától függően kamatkülönbözet fizetési kötelezettség terhelheti. A Referenciakamat mértékéről, a kamatlábváltozás és a finanszírozás további feltételeiről a Merkantil Bank Zrt. Általános Lízing Feltételeiből és Hirdetményeiből tájékozódhat, a Merkantil Bank Zrt. honlapján vagy székhelyén. A konstrukcióban a Hitelbiztosítéki Nyilvántartásba (HBNY) történő bejegyzés díját nem kell megfizetnie az ügyfélnek, azt a Merkantil Bank Zrt. átvállalja. Vegyes fogyasztás: 6,1-6,2 (l/100 km). CO₂-kibocsátás vegyes: 138-141 (g/km). A kalkuláció tájékoztató jellegű, hirdetésünk nem minősül ajánlattételnek. A Merkantil Bank Zrt. a finanszírozási kondíciók változtatásának jogát fenntartja. A kép illusztráció.

LADA DUNA AUTÓ

1037 Bp. Kunigunda útja 56. +36 20 488-2007 - ladadunaauto.hu

A CAVIDENT FOGÁSZATI KFT. MOST RENDKÍVÜLI AKCIÓT HIRDET!

Őszi-téli akció a BKV és BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak: Porcelán korona 29.990 Ft-tól Cirkon fémmentes korona 39.900! További kezelések árából 30% kedvezményt adunk! Nézze meg akcióinkat a www.cavident.hu oldalon, a BKV-s árak oszlopban. Egészségpénztári kártyával is lehet fizetni, de egyszerre csak egy kedvezményt lehet érvényesíteni. Kérjen időpontot a 461-6500 / 29156 vagy a 29155 melléken.

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

A tandíj első részlete BKV-s dolgozóknak, illetve hozzátartozóinak jelentős kedvezményrel, 30.000 Ft helyett 20.000 Ft. Tankönyvet, órai anyagait ajándékba adunk. Tanfolyamok havonta folyamatosan indulnak. Címünk: 1143 Bp. Hungária krt. 136. Elérhetőségünk 06 20 323 46 88 (egész nap és hétvégén is hívható), 061 321 7008 H-K-Cs 13:00 - 17:00 hívható.

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2017. tél
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Fodor Zsanett • Szerkesztőség: 1072 Bp. VII., Akácfa u. 15.
Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 12-024 • mozgasbanmagazin@bkv.hu
Kiadja a BKV Zrt. 1072 Bp. VII., Akácfa u. 15. • ISSN 1786-1845
Nyomdai munkálatok: Conint-Print Kft. • 1115 Budapest, Bartók Béla út 105-113. • Ügyvezető igazgató: Váradi Attila



BAM6

BKV-s Amatőr Művészek

Kedves Kollégák!

2018-ban az 50 éves BKV születésnapjára tervezett BAM6-ra most olyan, a múltat vagy a jelent bemutató művészi fotókat várunk, amelyek a BKV járműveiről, járműtelepeiről, egyéb építményeiről és műtárgyairól, valamint az itt folyó munkáról készültek. A jelentkezes@bkv.hu címre küldött 3-5 db fotóművészeti alkotással lehet nevezni, amelyek közül a zsűri választja ki a kiállításra előkészítendő képeket. A paszpartúzott és/vagy bekeretezett fényképeket a BKV Zrt. Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumában mutatjuk majd be a 2018. őszén nyíló kiállításon.

Felhívjuk pályázó kollégáink figyelmét, hogy a felvételkedzés előtt – amennyiben azon munkatársak vagy más személyek is szerepelnek – a PTK. 8o.§-a értelmében kérjenek a közzétételt engedélyező írásos bejegyző nyilatkozatot.

Jelentkezésüket 2018. július 30-áig fogadjuk a jelentkezes@bkv.hu címen. A beküldött képek az elbíráláshoz szükségesek és nem nyomdai felhasználáshoz, így kérjük, hogy kisebb, könnyebben kezelhető méretre törekedjenek (maximum 1 Mb/kép).

A döntésről minden jelentkezőt értesítünk, a kiválasztott alkotások készítőivel a beérkezési határidőről, illetve az átvétel helyszínéről később egyeztetünk.

Tájékoztatási osztály